RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:
„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" • „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" • „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"

Nr. 15 Poznań, 12 kwietnia 1930 Rok X

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Wiosenne święto gospodarstwa polskiego

W przededniu V. Międzynarodowych Targów Poznańskich

27. IV. — 5. V. 1930.

Jubileusz 10-lecia M. U. T. P.

Silniejszem nad wszystkie kryzysy jest *ŻYCIE!* Ono to woła codziennie: „Król umarł, niech żyje król!". Nie zna ono *żadnego zastoju* i żadnej przeszkody, a symbolem jego — *WIOSNA!*

Polski handel i przemysł, tak łaknący *ożywienia* w jakiejkolwiek formie i tak *wdzięczny* za każdy środek, któryby spowodował *przemianę materji naszego organizmu gospodarczego* i napełnił świeżą *krwią pośrednictwa* handlowego jego tkanki — jest dziś skłonny, bardziej niżeli kiedykolwiek, widzieć *w targach i wystawach* polskich, a zwłaszcza w Międzynarodowych Targach Poznańskich, swego *dobrego ducha, a w Miejskim Urzędzie Targów Poznańsk.* (M. U. T. P.) — który w obecnym roku święci *10-lecie swego istnienia* — swego anioła-stróża, świadom zresztą tego, że właśnie *UCHWAŁĄ ZJAZDU DELEGATÓW ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH W POZNANIU w dn. 20 i 21 marca 1920 r. dał inicjatywę i ostateczny bodziec do dzieła twórcy Targów Poznańskich, ówczesnego prezydenta miasta, ś. p. Jarosława Drwęskiego.*

*

By docenić *ROLĘ I ZNACZENIE* w naszem życiu gospodarczem, a nawet politycznem, Poznańskich Targów *Międzynarodowych* — w myśl prawnej nomenklatury jako ogólne i międzynarodowe targi, od *1925 r.* (zatwierdzenie oficjalne z dnia 12-go marca 1928 r.) — trzeba rzutem oka zapoznać się z dotychczasowym dorobkiem poprzednich Targów, których *koroną i wieńcem była przecież Powszechna Wystawa Krajowa w 1929 r.*, stworzona pod auspicjami Targów Poznańskich, a ochrzczona swą nazwą już w 1923 r. przez *prezydenta miasta Poznania Ratajskiego*, przewodniczącego deputacji już od 1922 r.

*

GŁÓD TOWARU, powstały naskutek wojny światowej, spowodował zakładanie dużej ilości Targów w Europie. Niejedna z tych imprez nie ostała się, jak np. Wrocławska, Królewiecka, Gdańska i in. Jedynie prawdziwe *ogniwa międzynarodowych szlaków* gospodarczych, tego rdzaju jak Lipsk, Praga, Lyon, *a zwłaszcza POZNAŃ,* udowodniły żywotność swych organizacyj targowych.

Dziś ustaliła się już w całym świecie *opinja Poznania jako międzynarodowego centrum handlowego,* a w opinji Rzeczypospolitej przybrał gród *Przemysława wprost wychowawcze znaczenie* w koniecznej *EUROPEIZACJI handlu* polskiego.

Nie zamierzamy tem bynajmniej uszczuplać zasług i znaczenia tego rodzaju niezbędnych naszej Ojczyźnie przedsięwzięć, jak *Targów Wschodnich* we Lwowie — kontynuujących zaszczyt. pamiętną każdemu patrjocie Wystawę *Kościuszkowską* z 1894 r., a też święcących w b. r. zaszczytne i owocne 10-lecie — ani też niezbędnych w naszych czasach młodych *Targów Północnych* we Wilnie, lub Targów *Wołyńskich* w Łucku, *Pomorskich* w Grudziądzu, *Górnośląskich* w Katowicach itd., których wysiłek stawia nasze państwo nareszcie w rzędzie poważnych przedstawicieli międzynarodowego życia gospodarczego.

Po wspaniałych sukcesach jedn. *P. W. K.* — tego *przekroju* naszej rzeczywistości, tej *panoramy* polskiej żywotności i *syntezy* życia gospodarczego Rzeczypospolitej *nie w urywkach, lecz w całości* — nie zaprzeczy chyba nikt, że był *to plon pracy przygotowawczej i mozołu fundamentalnego Poznańskich Targów*, tak świetnie zorganizowanych, że im nietylko nasz doradca finansowy Devey wystawia *świadectwo przodowania* w tego rodzaju instytucjach.

Dał temu wyraz bardziej jeszcze wiarygodny i miarodajny *Związek Europejski Międzynarodowych Targów* — do którego należą też Targi Poznańskie od 15. 12. 1927 — przez wybranie Targów Poznańskich *w poczet 6-ciu członków Rady i przez ustalenie Poznania jako miejsca przyszłego jego KONGRESU.*

Poza tem, jak wiadomo, przyjęte zostały przez tę Radę i wejdą w obrady *Komitetu Ekonomicznego Ligi Narodów zasady prawodawstwa wystawowego*, proponowane przez Targi Poznańskie.

Najlepiej uwydatnia i definjuje *wytyczne pracy i celów* Międzynarodowych Targów Poznańsk. „Księga Pamiątkowa" miasta Poznania w osobnej monografji, poświęconej tej instytucji stoł. miasta Poznania: *„Potęgowanie zdrowej wymiany towarów w ramach zrównoważenia bilansu handlowego"*.

By *uwypuklić wszystkie KORZYŚCI*, które wypływają z tych Targów, zwłaszcza dla *kupiectwa* polskiego, nie starczą, nawet w przybliżeniu, ramy tego ogólnego sprawozdania. Nietylko *kupiec, ale każdy obywatel* powinien sobie uświadomić, że Targi Poznańskie są pewnego rodzaju *giełdą towarową*, która *stabilizuje ceny*, podnosi przez emulację *jakość towarów*, upodabnia towar do *najlepszych wzorów* zagranicznych, *kształci producenta i odbiorcę*, oraz *tworzy popyt* na wszelkie *nowe formy towarów*, wnosi do życia gospodarczego *pojęcie postępu i ekspansji*, stoi na usługach *normalizacji produkcji*, co jest warunkiem tak upragnionego *spadku cen*.

Poza tem posiadają Targi Poznańskie, większe niżeli gdziekolwiek indziej, *znaczenie wychowawcze*, raz w sensie *zjednoczenia gospodarczego b. zaborów*, oraz wzajemnego *poznania się*, a drugi raz w sensie *ZWALCZANIA PARTYKULARYZMU PROWINCJONALNEGO I „WSCHODNICH" METOD KUPIECKICH.*

Międzynarodowe Targi Pozn. pogłębiają dalej *KONSUMCJĘ WEWNĘTRZNĄ kraju*, ugruntowują dotychczasowe stosunki handlowe *z zagranicą (transakcje* na Targach Poznańskich w latach ubiegłych okazały się *stałemi!)* i nawiązują *nowe stosunki handlowe*, znaczniej w sensie możliwości *eksportowych* (U. M. T. P. dysponuje wspaniałemi *zbiorami i wskaźnikami* popytu zagranicznego), zwłaszcza z krajami *słowiańskiemi*.

Obawy, związane z traktatem *polsko-niemieckim*, nasuwające myśl, że zagranica zaleje Targi Poznańskie swą *konkurencją*, okażą się napewno *płonnemi*.

Chociaż ilość wystawców zagranicznych na Targach Poznańskich wynosiła już w 1927 roku ca. 40 proc. (na ogólną liczbę 1450 wystawców, w 1928 r. wystawców było 1620), to właśnie dzięki *zasłużonej sławie* Targów Poznańskich i P. W. K. zdobyły Targi Poznańskie takie *POWAŻANIE I UZNANIE W CAŁYM KRAJU*, że będzie to przegląd nietylko konkurencyjnych wysiłków, ale przedewszystkiem *samowystarczalności krajowej*, która udowodni zagranicy, że Targi te, to prawdziwe *święto handlu polskiego*, który w swym *wiosennym rozmachu* nie lęka się żadnego *lojalnego współzawodnictwa międzynarodowego*, lecz przeciwnie, *WZYWA GO W SZRANKI na terenie najbardziej polskich i najbardziej państwowo twórczych imprez Międzynarodowych Targów Poznańskich.*

Henryk Grudziński.

Sprawy hutnictwa żelaznego
w umowie gospodarczej polsko-niemieckiej

Hutnictwo żelazne zostało w umowie gospodarczej polsko-niemieckiej potraktowane tylko pośrednio. W artykule 6 umowy gospodarczej wymienione jest tylko żelastwo, którego wwóz z Niemiec określa się w wysokości 165 000 ton rocznie — na zasadzie umowy, zawartej między przemysłami hutniczemi Polski i Niemiec w dn. 21 grudnia 1928 r. Tem samem więc umowa gospodarcza oficjalnie uznaje istnienie i prawomocność tej umowy prywatnej. Z drugiej strony w umowie między przemysłami sprawa importu starego żelastwa zajmuje tylko jedną część, druga zaś część umowy dotyczy wymiany żelaza nowego między Polską i Niemcami.

W czasie wojny celnej wywóz wytworów hutnictwa żelaznego z jednej strony do drugiej był uniemożliwiony skutkiem zakazów przywozu w Polsce i ceł bojowych w Niemczech. Z chwilą ustania stanu wojny i zniesienia wszelkich zarządzeń bojowych nicby nie stało na przeszkodzie wolnemu obrotowi między Polską i Niemcami. Jakby się wtenczas ułożyły szanse wywozu obu krajów, łatwo jest wywnioskować z poniższych danych, wykazujących ochronę celną w Polsce i w Niemczech, oraz ceny wywozowe ważniejszych wytworów obu krajów loco granica polsko-niemiecka Chebzie—Bytom:

	Cło w Niemczech RM. za 100 kg.	Cena niemiecka: wywozowa Ł f. o. b. za 1.016 kg.		Cena niemiecka: wewnętrzna RM. za 1.000 kg.	Cło w Polsce zł za 100 kg.	Cena polska zł za 1000 kg.
Żelazo handlowe	2.50	5. 7.6		141 (Oberhausen)	13.—	350.—
Bednarka	2.50	—		164 „	15.60	422.50
Szyny kolejowe	2.50	6.10.0		— „	11.—	385.—
Drut	2.50	6. 5.0		172 „	15.60	445.—
Blacha gruba 4.76 mm. i wyżej	3.—	6.10.6		162 (Essen)	15.60	438.—
Blacha średn. od 3 do poniż. 4.76 mm.	3.—	6.13.0	(zasadn.)	165 zas. (Essen)	15.60	530.— (zas.)
Blacha cienka od 1 do poniżej 3 mm.	3.—				15.60	
Blacha cienka ponad 0.31 do 1 mm.	4.50	8.11.6	(zasadn.)	162.50 (zasadn.)	19.60	

Zestawienie to wykazuje, że jednak walka z niemieckim przywozem nie byłaby dla nas łatwa, z drugiej zaś strony nasz wywóz do Niemiec napotykałby z pewnością na bardzo poważne przeszkody. Ażeby więc uniknąć wzajemnego dezorganizowania sobie rynków oba przemysły — polski i niemiecki — wystąpiły z inicjatywą uregulowania tej kwestji między sobą. Rządy, zarówno polski, jak i niemiecki, myśl tę poparły, dzięki czemu w końcu 1928 r. nastąpił szereg rozmów między obu przemysłami, w wyniku których została podpisana w dn. 21 grudnia przez przedstawicieli przemysłu obu stron umowa. Przypomnimy tu zasadnicze założenie i wytyczne tej umowy, dotyczącej 2 punktów: zbytu wytworów hutnictwa żelaznego na rynku kontrahenta i dostawy starego żelastwa z Niemiec do Polski. Punkt widzenia hutnictwa polskiego w sprawie zbytu jest następujący: Wschodnie prowincje Rzeszy Niemieckiej, nie mając u siebie dostatecznie rozwiniętego hutnictwa, są naturalnym rynkiem zbytu dla najbliższego terytorjalnie hutnictwa polskiego, natomiast Polska nie stanowi dla Niemiec przyrodzonego rynku zbytu. W oparciu na te przesłanki, hutnictwo polskie wysunęło żądanie prawa wywozu swych wytworów na rynek niemiecki, oraz zagwarantowania rynku polskiego wyłącznie dla hutnictwa polskiego. Delegacja niemiecka po przeprowadzeniu obszernej dyskusji uznała polski punkt widzenia, dzięki czemu w dziedzinie wywozu żelaza naszego do Niemiec został zawarty układ treści następującej:

Polska otrzymuje udział kontyngentowy w wysokości 0.5 proc. zbytu wewnętrznego przemysłu niemieckiego w tych wytworach walcownianych, które zamieszczone są w statystyce Związku Niemieckich Przemysłowców Żelaznych i Stalowych odnośnie wytwórczości walcowni niemieckich, za wyłączeniem umieszczonych na ostatniem miejscu „innych wytworów gotowych". W ten sposób Polska uprawniona jest do wywozu do Niemiec: półwytworu, artykułów nawierzchni kolejowej, żelaza sztabowego, kształtowego i uniwersalnego, bednarki, drutu-walcówki, blach, począwszy od 0.32 mm. grubości wzwyż, blachy białej, rur o wymiarach, nieobjętych przez Syndykat Międzynarodowy, kołowego taboru kolejowego i wytworów kutych. W tym kontyngencie 0.5 proc. zawarty jest dotychczasowy kontyngent stali szlachetnej w wysokości 2.400 t. rocznie. Dochodzi do tego jeszcze specjalny kontyngent dodatkowy w wysokości 2 700 t. stali szlachetnej rocznie w powyżej wskazanych rodzajach.

Ze swej strony przemysł niemiecki zobowiązuje się nie wywozić do Polski wytworów walcownianych z powyżej wymienionych grup. Posiada on jednakże prawo wywożenia do Polski wytworów walcownianych z różnych grup w rodzajach, profilach i gatunkach, jakie w Polsce nie są wyrabiane. O ilość, w ten sposób dostarczoną, podwyższa się powyższy kontyngent wywozowy Polski. Materjały do budowy okrętów, dostarczane stoczniom gdańskim bez cła, nie są objęte umową; nie dotyczy ona również obrotu uszlachetniającego, egzystującego między Polską i Niemcami.

Przemysł polski zobowiązuje się podczas trwania umowy nie eksportować zupełnie wytworów walcownianych do Ameryki Północnej (Stany Zjednoczone) i do Kanady; rury są z tego jednak wyłączone.

Jak widać więc, niemiecki przemysł uznał zasadnicze postulaty przemysłu polskiego; wprowadzona też została zasada „saldo", która zastosowana jest również i co do innych kontyngentów wywozowych, objętych oficjalną umową gospodarczą.

W celu więc wyjaśnienia tych różnych kwestyj przemysłowcy polscy odbyli z przemysłowcami niemieckimi 2 posiedzenia: w Paryżu w dn. 15 marca rb. i w Düsseldorfie w dn. 22 marca rb. Na posiedzeniach tych doszło do porozumienia co do wysokości samych kontyngentów, oraz ustalenia pewnego klucza, na którego zasadzie rozmaite rodzaje żelaza mają być zbywane w Niemczech przez pośrednictwo odnośnych syndykatów grupowych. W ten sposób wywóz naszego żelaza w ilości ok. 45—50 tys. t. rocznie do Niemiec staje się rzeczą realną, przyczem nasz przemysł nie potrzebuje sobie szukać odbiorców na rynku niemieckim, gdyż zastępują go w tem odnośne syndykaty, które mają obowiązek umieszczenia tego żelaza. Pozostaje jeszcze do ustalenia kwestja zapłaty za żelazo, sprzedane w Niemczech. Normy organizacyjne sprzedaży mają być ustalone na następnem posiedzeniu, które ma być przygotowane na pisemne propozycje strony niemieckiej i projektowane jest w niedługim czasie w Warszawie. Najbardziej jednak sporna kwestja, tj. podział kontyngentu, została już załatwiona, tak, że w dalszym ciągu przemysł nie przewiduje już żadnych trudności.

Kwestja złomowa postawiona jest w umowie jasno i żadnych specjalnych porozumień ze strony przemysłów nie wymaga. Jednem z zadań przy otrzymywaniu złomu żelaznego, leżącem w interesach zarówno przemysłu niemieckiego, jak i polskiego jest uniknięcie jakiejkolwiek dezorganizacji na niemieckim rynku złomu. To też nie może być mowy o wolnym zakupie żelastwa przez szereg organizacyj hutniczych, a musi być ten zakup skoncentrowany w jednem ręku. Zarówno w Polsce, jak i w Niemczech aparat dla takiego otrzymywania złomu jest już przygotowany, u nas — Centrala Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych, która występuje jako rzecznik w tym kwestjach wszystkich bez wyjątku hut zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym, w Niemczech zaś — Deutsche Schrottvereinigung,, która obejmuje zaopatrzenie hut żelaznych okręgów środkowo-niemieckiego i wschodniego,

inaczej mówiąc górnośląskiego. Praktyczne więc załatwienie sprawy sprowadzi się do porozumienia się tych 2 organizacyj w formie jakiejś umowy pisemnej, stanowiącej tę kropkę nad ogólnem i, omówionem w umowie z dn. 21 grudnia 1928 r. Pierwsze kroki na tej drodze zostały już poczynione, ostateczne zaś zrealizowanie umowy uzależnione jest od momentu wejścia w życie całego układu handlowego.

Powyższy układ żelazny jest niewątpliwie korzystny dla obu stron. Dla Polski jest on korzystny dlatego, że dzięki niemu otrzymujemy pewną ilość żelastwa, nie wymagającego wielkich przewozów kolejowych, jak inne żelastwo zagraniczne, a więc nieco tańszego, z drugiej zaś strony otrzymujemy z jednym z naszych najpoważniejszych konkurentów umowę o ochronie terytorjalnej na podobieństwo istniejącej już z Czechosłowacją, Austrją i Węgrami. Dzięki tej umowie mamy zagwarantowany nasz rynek krajowy dla swoich hut bez uciekania się do środków sztucznych i niezdrowych, jakiemi są wszelkie zakazy. Ta strona umowy żelaznej jest dla nas dużo ważniejsza niż kontyngent wywozowy, otrzymany do Niemiec, który jednak pomimo swoje bardzo skromne rozmiary nie jest również dla hut naszych zupełnie bez znaczenia.

(„Polska Gospodarcza".)

Wybór nowego prezesa poznańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej p. Seweryna Samulskiego



Prezes Seweryn Samulski.

W Poznaniu odbyło się plenarne zebranie Poznańskiej Izby Przemysł.-Handlowej pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Robińskiego. Po uczczeniu pamięci zmarłego prezesa ś. p. dr. Pernaczyńskiego, radca Robiński przed przystąpieniem do porządku obrad wygłosił przemówienie, stwierdzając, iż na tle trudności gospodarczych, jakie ujawniają się obecnie w kraju, szerzy się ze wszechmiar szkodliwy dla życia gospodarczego defetyzm. Mimo poważne położenie gospodarcze dalecy jednak jeszcze jesteśmy od katastrofy ekonomicznej. Omawiając kształtowanie się stosunków gospodarczych, mówca poruszywszy sprawę traktatu handlowego z Niemcami zwrócił uwagę, że staje się on niejako probierzem zdolności konkurencyjnej przemysłu polskiego z niemieckim.

Zkolei wiceprezes Robiński złożył sprawozdanie z działalności Izby, która w okresie sprawozdawczym poświęciła wiele pracy kwestjom związanym z reformą podatku obrotowego, podatku wyrównawczego itd. Poza tem Izba bardzo żywo zajmowała się zagadnieniami budowlanemi i zbożowemi, zajmując w jednym i w drugim wypadku stanowisko antietastyczne.

W tajnem głosowaniu, na stanowisko prezesa powołano jednogłośnie p. Seweryna Samulskiego, prezesa Rady Nadzorczej Banku Związku Sp. Zarobkow. w Poznaniu oraz Zakładów H. Cegielskiego. Prezes Samulski dziękując za powierzenie mu tak bardzo odpowiedzialnego stanowiska, podkreślił, że po ś. p. prezesie dr. Pernaczyńskim przejmuje spadek uregulowany. Po rozpatrzeniu i przyjęciu poprawek do statutu i zmian w preliminarzu budżetowym na rok 1930 zebranie planarne Izby zostało zamknięte.

Kronika gospodarcza

POLSKA FABRYKA GAŚNIC.

W Warszawie powstała pierwsza polska fabryka gaśnic pod nazwą „Zakłady Przemysłowe Delfin“, wyrabiająca aparaty te według patentów inż. Czaplickiego wyłącznie z krajowych materjałów.

Gaśnice „Delfin“ znalazły już szerokie zastosowanie w kraju, ponieważ mimo znacznie niższe ceny nietylko w niczem nie ustępują, ale technicznie nawet przewyższają wiele fabrykatów zagranicznych. Zarząd fabryki nawiązał ostatnio kontakt z firmami zagranicznemi i jest nadzieja, że już w krótkim czasie polskie gaśnice ukażą się na rynkach obcych.

CENTRALNE BIURO SPRZEDAŻY DRUTU MIEDZIANEGO.

W tych dniach zostanie sfinalizowana umowa pomiędzy 4-ma fabrykami: „Kabel“ w Warszawie, Norblin, B-cia Buch i T. Werner, Elektro-Miedź i Krakowska Fabryka Kabli w sprawie utworzenia centralnego Biura Sprzedaży Drutu Miedzianego.

ZAPOTRZEBOWANIE NA MASZYNY W MEKSYKU.

Pomimo naogół rolniczy charakter, Meksyk usiłuje ostatnio rozwinąć własny przemysł, biorąc w tym wypadku za punkt wyjścia bogactwa naturalne kraju w postaci licznych kopalni, jak: nafta, złoto, srebro, ołów, miedź, cynk itp. W związku z powyższem daje się odczuć wzmożone zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju maszyny przemysłowe, z których Polska mogłaby dostarczać niektóre typy, używane przy wydobyciu i przeróbce ropy naftowej. Głównymi dostawcami Meksyku w zakresie wyżej wymienionych artykułów są: Stany Zjednoczone A. P., Anglja i Niemcy.

GDAŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Stan liczebny gdańskiej floty handlowej na dzień 1 stycznia 1930 r. wynosił 62 statki o łącznej pojemności 135 811 ton rej. brutto. W porównaniu do stanu z dn. 1. 1. ub. r. uległ on znacznemu powiększeniu pod względem liczby okrętów i tonażu.

Przeważna część gdańskiej floty handlowej, a mianowicie 15 okrętów o łącznej pojemności 122 262 ton rej. brutto stanowią okręty bałtycko-amerykańskiego towarzystwa naftowego z siedzibą w Hamburgu, które to statki kursują jednak pod banderą gdańską. Flota tego towarzystwa tworzy 12 tankowych statków motorowych i 3 tankowe statki parowe.

Właściwą gdańską flotę handlową tworzy 47 małych jednostek o łącznej pojemności 13 541 ton rej. brutto.

Przyczynę zaniku gdańskiej floty handlowej upatrują gdańskie koła zawodowe w braku poparcia ze strony miarodajnych czynników gdańskich i w nazbyt wysokich ciężarach przemysłowych, przedewszystkiem zaś w braku tanich kredytów. Główną jednak przyczyną zaniku gdańskiej floty handlowej jest konkurencja ze strony handlowej floty Rzeszy Niemieckiej.

PERTRAKTACJE ŻELAZNE POLSKO-NIEMIECKIE

między odpowiedniemi syndykatami pozwalają przypuszczać, że porozumienie zawarte będzie na podstawie kontyngentu 40 000—50 000 ton produktów walcowanych polskich w eksporcie do Niemiec, plus 5 100 ton stali szlachetnych rocznie. Niemcy mogą eksportować do Polski te artykuły, które nie są walcowane w Polsce, poza tem Niemcy dostarczać będą Polsce około 165 000 ton złomu żelaznego rocznie.

S. K. F. WIELKI KONCERN SZWEDZKI,

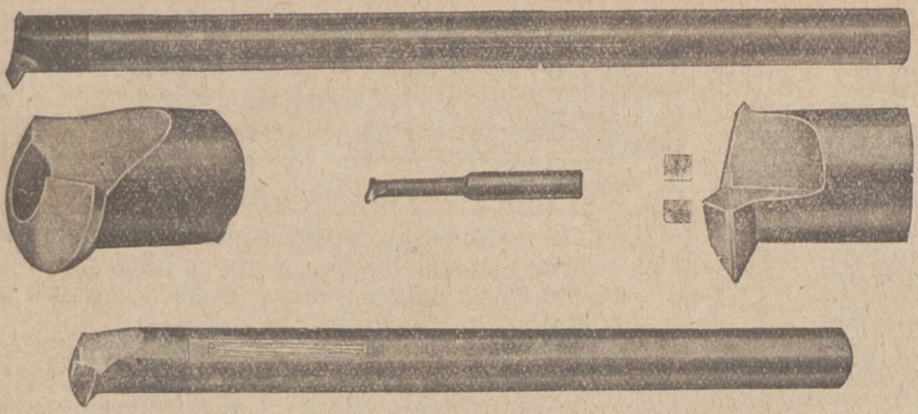
wytwarzający łożyska kulkowe i posiadający fabryki nietylko w Szwecji, ale i w innych krajach, np. w Niemczech, w Polsce ma tylko organizację handlową sprzedaży swoich wyrobów. Pracuje on bardzo dobrze; zyski za rok 29 mają wynosić 22 milj. koron szwedzkich, w porównaniu z 17 milj. w roku 28; wynosi to około 17 proc. kapitału powiększonego, albo 7 i pół proc. zysku do obecnego kursu akcyj.

WPROWADZENIE WALUTY ZŁOTOWEJ W CZECHOSŁOWACJI.

Parlament czechosłowacki przyjął wniosek rządowy, przewidujący wprowadzenie w tem państwie waluty złotej. Wartość jednej czechosłowackiej korony została oznaczona na 44.58 miligramów czystego złota. Pod nazwą „Hrivna“ (ten sam źródłosłów co „grzywna“ w Polsce) wybijane mają być monety 100-koronowe. Wartość parytetową złotej korony oznaczono następująco: 1 dolar — 33,7513 kor.; 1 f. szterl. — 164,2527 kc., 100 fr. franc. — 132 2342 kc., 100 fr. szw. — 651,2395 kc.

POMYŚLNA SYTUACJA GOSPODARCZA STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Prezydent Hoover w proklamacji swej, wydanej niedawno w związku z sytuacją naprężoną na giełdzie nowojorskiej wyraził przekonanie, że sytuacja ekonomiczna Stanów Zjednoczonych jest pomyślna i opiera się na zdrowych zasadach. Zbyt produktów amerykańskich stale wzrasta, płace robotników zwyżkują, a w ślad za tem wzrasta również wydajność pracy. Zauważyć się dało pewne zahamowanie w przemyśle budowlanym, jednak inne przemysły wykazują ożywienie.



KOLSKI & GUYER
ZURYCH - Szwajcarja

PRZEDSTAWICIELSTWA:
POZNAŃ, ul. Podgórna 4, tel. 2529
oraz w Warszawie i Katowicach.

Patent. stalki „IFANGER"
do wierceń wszelkiego rodzaju gwintów. Stalki do przewiercania do wierceń narożnikowych i ślepych itd. 8597

ŻELAZOHURT Sp. z o. o. KATOWICE

tel. biuro 3476 **ODDZIAŁ W POZNANIU, UL. POCZTOWA 31** tel. składnica 34-88

Prócz obfitego asortymentu żelaza, rur, blach i t. d. prowadzimy stale na składzie: **Śruby** maszynowe, budowlane, zamkowe, **Nity** kotłowe i do krat, **Surówkę odlewniczą** Hut Królewskiej i Pokoju **pierwszorzędnej** jakości.

Konkurencyjne ceny 8661 Staranna obsługa

7426

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych „Sito" Warszawa, Dobra 86, telefon 1-92

Nagrodzona wielkim medalem srebrnym na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. 8498m

Kolejki przenośne

dla celów przemysłowych i rolniczych, na podkładach stalowych, kompletnie zmontowanych, dostarczają krótkoterminowo po cenach przystępnych

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, S. A. w Sosnowcu

8610

Filce

techniczne od 1 do 100 m/m grube, do wszelkich celów

tarcze filcowe

każdego rozmiaru, do polerowania szkła, luster, mosiądzu, aluminium, żelaza i t. p. wogóle wszelkiego rodzaju filce dostarcza po cenach fabrycznych:

7392 5898j

R. KUNERT i S-KA T. z o. p. POZNAŃ
ul. Woźna 12, tel. 29-21 i 55-38 pryw.

SZMATY do czyszczenia maszyn

chemicznie czyste, pod gwarancją **dezynfekowane** i odkażone Liquorem cresoli saponatus „Sanizol" dostarcza w paczkach po 20 kg. a to:

6221 8576

Czysto białe	po zł 1.85	za kg.
Trykotowe białe	„ „ 1.60	„ „
Jasne	„ „ 1.60	„ „
Ciemne cienkie	„ „ 0.95	„ „
„ grubsze	„ „ 0.70	„ „

Hurtownikom udziela się odpowiedni rabat.

Leszczyńska Hurtownia Surowców
RUDOLF ŁASKA w Lesznie, tel. 152

Jak zapowiadają się tegoroczne Targi w Poznaniu

W związku ze zbliżającym się terminem otwarcia Międzynarodowych Targów w Poznaniu, zostały wysłane do firm przemysłowych zaproszenia do udziału w Targach, wzywające do przyspieszenia nadsyłania deklaracyj udziału. Efekt okazał się nadspodziewany. Zgłoszenia udziału w Targach napływają coraz intensywniej. Obawa, powstała przy początku tegorocznej kampanji, że wystawcy krajowi znajdą się na Targach przytłoczeni przemożną liczbą wystawców zagranicznych, dziś jest już zupełnie płonna. Zgłoszenia wystawców krajowych z dnia na dzień napływają coraz liczniej, stwarzając zagranicy reprezentowanej na Targach odpowiednią przeciwwagę.

Zagranica, a możliwości handlowe z Polską

Zawarcie traktatu handlowego z Niemcami wzbudziło zagranicą żywsze, aniżeli dotychczas, zainteresowanie możliwościami handlowemi z Polską. Najlepiej odczuwają to Międzynarodowe Targi w Poznaniu, które ostatniemi dniami są zasypywane wprost zapytaniami firm zagranicznych, czy to o warunki udziału w Targach, czy o dostawców polskich.

◆ IMPORT - EKSPORT ◆

(p 121 L. 5324/3. B.) Poważna firma komisowa angielska z Londynu pragnie nawiązać kontakt z polskiemi domami handlowemi, interesującemi się eksportem wyrobów żelaznych do kolonij brytyjskich.

(h) Firma **belgijska** pragnie oddać przedstawicielstwo firmie polskiej na autobusy i samochody ciężarowe.

(h) Firmy, pragnące wejść w styczność z Niederländische Boden Credit Bank w **Amsterdamie** zechcą przedtem skomunikować się z Izbą Przemysłowo-Handlową w Poznaniu.

(h) Firmy i organizacje, poszukujące we **Francji** kapitału dla celów inwestycyjnych, winny we własnym interesie informować o tem Radcę Handlowego w Paryżu.

(h) Firma **krajowa** posiadająca generalne zastępstwo na Polskę i w. m. Gdańsk firmy amerykańskiej na maszynki dla ochrony czeków poszukuje w Poznańskiem firmy, którejby mogłaby oddać subzastępstwo.

(h) Firma **krajowa**, posiadająca przedstawicielstwo firm zagranicznych na artykuły biurowe, pulpity automatyczne, akcesorja samochodowe, wagi do automatycznego pakowania oraz reklamy świetlne wystawowe pragnie oddać subzastępstwo na Poznań i województwo Poznańskie.

UPADŁOŚCI I ODROCZENIA WYPŁAT

ODROCZENIA WYPŁAT.

Kazimierzowi Offierskiemu, budowniczemu w Poznaniu, ul. Mickiewicza 3, właścicielowi firmy Kazimierz Offierski, Cegielnia Wronki, udziela się odroczenia wypłat do dnia 18 czerwca 1930. Nadzorcą sądowym manuje się Michała Wegnera, budowniczego w Poznaniu, Górna Wilda 115.

Na wniosek kupca **Franciszka Janiszczaka**, Fabryka Mebli w Swarzędzu, o udzielenie odroczenia wypłat, wyznaczono termin na 12-go kwietnia 1930, o godz. 11, pokój 23 Sądu Grodzkiego II a w Poznaniu do rozpoznania sp.awy.

UPADŁOŚCI.

Co do majątku **Wiktorji Kempny**, kupca w Chorzowie, Szkolna 12, wdrożono z dniem 5 marca 1930 r. o godz. 13 po poł. postępowanie upadłościowe.

Co do majątku kupca **Fr. Kiełpińskiego** w Inowrocławiu, właśc. firmy przy ul. Kasztelańskiej 34 (skład maszyn do szycia, wirówek, samochodów, motocykli, instrumentów muzycznych i przyb.), wdrożono z dniem 24 marca 1930 r. o godz. 12 w południe postępowanie upadłościowe.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5200. firmy, dostarczającej kompletne smolarnie do smolenia beczek piwnych i kuf.

Nr. 5208. hurtowni świec samochodowych marki „Boche" i „Champion".

Nr. 5243. fabryki, wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5319. firmy, która ma zastępstwo na magneta do motocykli.

Nr. 5382. firm, które produkują płytki do kopiowania (zwilżania).

Nr. 5384. firmy, mogącej dostarczyć wzory na żelazne bramy, okna żelazne, balustrady itp.

Nr. 5388. zastępcy na amerykańskie opony samochodowe „Millera".

Nr. 5420. Wytwórni kamyczków do zapalniczek.

Nr. 5421. fabryki, dostarczającej wiaderka emaljowane i blaszane dekoracje dziecięce do zabawy.

Nr. 5422. fabryki, dostarczającej wózki dziecięce.

Nr. 5424. firmy, mogącej podać projekty budynków mieszkalnych murowanych, parterowych.

Nr. 5426. fabryki, wyrabiającej skórzane koła zebate (Rohhautzahnräder).

Nr. 5427. dostawców na sprężyny do słoi do zapraw.

Nr. 5435. firmy, która dostarcza drzewo do robót piłeczkowych (Laubsägeholz).

Nr. 5437. fabryki wyrobów gumowych np. gumy bilardowej.

Nr. 5445. firmy, wyrabiającej śruby toczone w różnych wymiarach.

Nr. 5446. fabryki, wyrabiającej śrubunki, wyloty, rozpryskiwacze, łączniki itp. mosiężne, do węży parcianych i gumowych 1/4" do 3".

Nr. 5447. odlewni, która dostarcza większe ilości surowych wędzideł do koni, z żelaza lanokutego (Temperguss).

Nr. 5449. firmy, dostarczającej maszyny dla wyrobu skrobu kartoflanego i zbożowego.

Nr. 5456. firmy, dostarczającej kauczuk surowy.

Nr. 5459. firmy dostarczającej drut platynowy średnicy 0,25 mm.

Nr. 5460. firmy, dostarczającej nowe ewtl. i używane zdatne do użytku maszyny do odlewu rur ołowianych.

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 5276. przepisu na specjalną masę, której używali murarze przed wojną do zaklejania wzgl. reperowania szczelin i dziur w murach i fasadach domów i balkonów. Masa ta była bardzo trwała.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Wyroby fabryki maszyn rolniczych, Bracia Malak w Żninie

Przemysł nasz maszyn rolniczych poza kilkunastu zakładami o rozmiarach poważnych, nastawionych na modłę zachodnio-europejską, składa się jak wiadomo z licznych po prowincji rozsianych fabryczek i zakładów średnich i mniejszych. Niewiele z pośród tychże zdołało pójść z prądem czasu i dostosować się do zmienionych warunków rozwojowych wytworzonych samoistnością państwową i gospodarczą, które wymagały między innemi pójścia na drogę specjalizacji i produkcji seryjnej, by tem samem wzmocnić podłoże swej zdolności konkurencyjnej. W rzędzie przedsiębiorstw, które warsztaty swoje nastawiły do wymogów i potrzeb rynku stoi z firm prowincjonalnych **Fabryka maszyn i odlewnia żelaza Bracia Malak w Żninie (Wlkp.)**, która wyrabia jako specjalność masowo **kopaczki „Gwiazda B“**, bezsprzecznie do kopania ziemniaków najpraktyczniejsze z wszelkich typów i dlatego są one w gospodarstwach rolnych dobrze zaprowadzone. — Firma ta, stanowiąca najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających buduje również **młocarnie cepowe** pod nazwą **„Ideał“**, na łożach kulkowych, z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw. Prócz tego jako trzeci czołowy swój fabrykat firma Bracia Malak dostarcza na rynek pod nazwą **„Naprzód“ przodki** do żniwiarek, całe z żelaza kutego o wysokich kołach biegowych. — Placówkę tę polecamy pp. kupcom i handlarzom maszyn rolniczych szczególniejszej uwadze i słusznemu poparciu. —p—

Na obecny sezon uprawy roli

Jedyną w swym rodzaju specjalizowaną fabryką na ziemiach zachodnich województw, trudniącą się wyłącznie budową maszyn i narzędzi dla kultury gnojówkowej jest firma **Bracia Blottner w Bojanowie (Wlkp.)**. Firma ta buduje gnojówkowe rozlewniki rzędowe systemu Plath z wozem i regulatorem powietrznym, dalej beczki gnojówkowe, pompy gnojówkowe stojące i wiszące, rozdzielacze do gnojówki „Duplex“ oraz zmienne i przenośne rynny do gnojówki. Z dalszych wyrobów bojanowskiej fabryki maszyn wymienić wypada jeszcze wozy do wody dla budownictwa drogowego, straży pożarnej i użytku gospodarskiego, jakoteż wozy dla pługów parowych. — Wszystkie te fabrykaty, przedewszystkiem zaś rzędowe rozlewniki gnojówkowe z wozem i regulatorem powietrznym są wyrobami pierwszorzędnemi tak pod względem zużytego na produkcję materjału surowego jak odnośnie kompletnego ich wykonania a ponieważ cena sprzedażna jest stosunkowo przystępna, przeto zaprowadzone i stosowane są one bardzo licznie w gospodarstwach wiejskich. PP. kupcom i odsprzedawcom udziela firma Blottner znacznego opustu i dostarcza wyroby swoje na warunkach dogodnych. —p—

Autogaraże i warsztaty samochodowe „Fortuna”
Poznań, ul. Kościelna 33

PP. przemysłowcom i właścicielom samochodów z grona czytelników naszych polecamy usilnie najszerszemu poparciu założone przed kilku laty przez zdolnego i doświadczonego fachowca p. **Walentego Koniecznego** Auto-Garaże i Warsztaty Samochodowe **„Fortuna“**, które stojąc pod osobistem kierownictwem właściciela dla ich sprężystości i wysokiego poziomu fachowego, zdobyły bezwzględne zaufanie licznego grona stałej klienteli. — Mechaniczne zakłady „Fortuna“ przeprowadzają naprawę wszystkich typów samochodów, motorów spalinowych, ropnych i traktorów tak w obrębie własnych warsztatów jako też na miejscach postoju. Długoletnia praktyka właściciela zakładu, najlepszem jest zapewnieniem fachowego wykonania każdego zlecenia. —p—

Bata

Już na długo przed otwarciem składu detalicznego znanej na cały świat czeskiej fabryki obuwia BATA krążyły po mieście naszem najrozmaitsze wersje. Stąd też z niecierpliwością oczekiwano pojawienia się na rynku obuwia firmy BATA, wiążąc z tem nadzieje tańszego zakupu tak potrzebnego artykułu, jakim jest obuwie. Nadzieje te nie zawiodły, gdyż firma, prowadząc obuwie solidne, sprzedaje je po cenach jednolitych, począwszy od zł 9.90 do 39.90 za parę. Poza tem bogaty wybór w fasonach półnumerowanych umożliwia każdemu wybór odpowiedniego bucika, czy to damskiego, męskiego, lub też dziecięcego.

Oddział poznański mieści się w gustownie urządzonym lokalu przy placu Wolności 8. Otwarcie magazynu nastąpiło w końcu marca br. Aktu poświęcenia dokonał ks. Krajewski z parafji św. Marcińskiej w obecności zaproszonych przedstawicieli miejscowych władz i społeczeństwa, składając jako pierwszy życzenia pomyślnego rozwoju przedsiębiorstwa. Do życzeń tych przyłączyli się inżynier Matousek, konsul czeskosłowacki, pan dyr. profesor Glabisz, prezes Stowarzyszenia Polsko-Czeskosłowackiego, oraz inni. W imieniu założyciela firmy BATY złożyli serdeczne podziękowania dyrektor handlowy Maksymowicz, oraz dyrektor miejscowego oddziału, p. Kaczmarek.

Niezwłocznie po uroczystem poświęceniu nastąpiło otwarcie magazynu, gdzie zaroiło się od tłumów kupujących tak, że liczny personel nie mógł poprostu podołać pracy. Nie brakło zwłaszcza malusińskich, dla których firma zarezerwowała bezpłatną niespodziankę w formie baloniku.

Niskie ceny obuwia firmy BATA zrobiły swoje, gdyż magazyny są stale przepełnione, a tłumy ciekawych zalegają chodniki przed firmą, tak, że z trudnością przejść tylko można koło magazynów, znajdujących się przy placu Wolności 8.



8299c

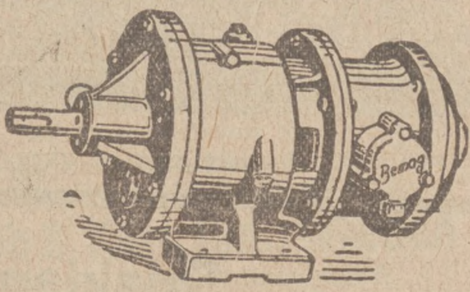


8173

Każda modna pracownia używa do napędu maszyn każdego rodzaju tylko

napędy redukcyjne

„BEMAG"



Zastępują w zupełności kosztowną transmisję!

Oszczędzają prąd! Oszczędzają czas!

Fabryka Maszyn Górniczych

T. z o. p. — Katowice — Załęże

Bracia Lilpop, Szulc i S-ka

Sp. z ogr. odp.

dawniej SIEREDZKI & SZULC

Centrala Maszyn i Narzędzi

Rok założenia 1904

Telefon 3450 Poznań, Św. Marcin 43 Telefon 3480

Polecają do natychmiastowej dostawy ze składu: Obrabiarki do drzewa i metalu. Maszyny blacharskie. Nożyce i dziurkacze do blachy. Narzędzia pneumatyczne. Pilniki krajowe i zagraniczne. Wszelkie narzędzia. Łożyska kulkowe i samosmarujące oraz wszelkie części transmisyjne. Pasy skórzane i z sierści wielbłądziej. Tarcze i wyroby szmerglowe, krajowe i zagraniczne. Artykuły techniczne. Aparaty do spawania. Stal do różnych celów 8414

Wszelkie piły do drzewa wyrobu Friedenshütte

Rury gazowe i kotłowe. Oryginalne szwajcarskie łączniki marki + GF +. Armatury, artykuły instalacyjne, śruby i nakrętki

Kierownictwo fachowe.

Usługa sprawna **Ceny umiarkowane**

Polecamy nasze znane z solidnego wykonania

Okucia do wszelkiego rodzaju mebli

z dostawą natychmiastową tak czysto mosiężne jako też imitację (pomosiężane).

Katalogi i cenniki gratis.

Bydgoska Fabryka Okuć Meblowych i Budowlanych T. z o. p., Bydgoszcz

8692

„Der Eisenhändler"

Berlin SW 68, Alte Jakobstr. 156/157

Znane najlepsze i ulubione pismo fachowe dla branży żelaza, towarów żelaznych, narzędzi, sprzętów domowych i kuchennych oraz handlu maszyn itp. Najlepszy informator źródeł zakupu i organ ogłoszeniowy dla wymienionych branż.

Wychodzi od 37-miu lat raz w tygodniu

Na życzenie numery okazowe.

Wszelkich wiadomości udziela się za nadesłaniem kosztów pocztowych

Korespondencja tylko w niemieckim języku.



(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Szlakiem polskiej wynalazczości

Polskie wynalazki w dziedzinie kolejnictwa — Ocena dobrych pomysłów. — Wykaz ciekawszych polskich patentów.

Wynalazkami polskiemi, zwłaszcza z dziedziny kolejnictwa interesuje się coraz bardziej Ministerstwo Komunikacji i to tak dalece, że poddaje cały szereg wynalazków wypróbowaniu na koszt kolei.

Dotychczas nagrodziło Ministerstwo Komunikacji 75 wyjątkowo wartościowych wynalazków i pomysłów. I tak wśród odznaczonych wynalazków znajduje się między innemi projekt *automatycznego łącznika* wagonowego inż. Witolda Sokołowskiego; *maźnica wagonowa* inż. M. Czarkowskiego; *filtr do olejów* sztucznych tak urządzony, że oliwiarka maszyny przepuszcza do smarowania tylko czysty olej, zatrzymując wodę i inne domieszki; *przyrząd do graficznego* określania wielkości zużycia, lub wybicia wentyli maszyn parowych i spalinowych oraz do regulowania tych wentyli wynalazku Feliksa Orczykowskiego. Poza tem widzimy tam jeszcze wiele wynalazków i udoskonaleń parowozów, wagonów kolejowych, oraz przyrządów sygnalizacyjnych. Na szczególną uwagę zasługują tutaj pomysły dwóch polskich maszynistów kolejowych w dziedzinie zabezpieczenia pociągów od katastrof kolejowych, powodowanych bardzo często przeoczeniem sygnałów przez maszynistę.

Ministerjalna Komisja oceny wynalazków, dokonanych przez pracowników kolejowych, nagrodziła dotąd następujące pomysły:

Udoskonalenie hamulca Westinghouse'a.

Przenośny aparat do frezowania gniazd szlamikowych kotłów parowozowych.

Przenośna wytaczarka do gniazd zderzaków sprzęgieł i belek zderzakowych.

Szablon do obtaczania eliptycznych grzybków szlamikowych.

Przenośna wytaczarka do przetaczania otworów w ścianach sitowych.

Płytka ochronna do resorów na wypadek pęknięcia.

Kran maszynisty do hamulców Hardy'ego.

Urządzenie do zatrzymywania pociągów przed zamkniętym sygnałem.

Nowy typ samosmarującego się czopa osi wagonowej.

Tablica terminów dla szybkiego określania dat kalendarzowych każdego okresu pracy przy naprawie wagonów osobowych.

Projekt urządzenia do zatrzymywania parowozów przed zamkniętym sygnałem.

Frezarka przenośna do obróbki luster suwakowych płaskich bez zdejmowania cylindrów.

Frezarka ustawiona na suporcie tokarki.

Szablon do mierzenia zużytych miejsc obręczy zestawów kołowych.

Suszarnia do materjałów drzewnych.

Przyrząd do oczyszczania parowozów.

Zasuwa do pieców z otworem, chroniącym od zaczadzenia.

Nowy sposób zabarwiania szkieł sygnalizacyjnych.

Projekt mechanizmu do blokady toru.

Lampa naftowo-żarowa.

Tablica zależności kluczowej do sygnalizacji stacyjnej.

Udoskonalenie elektromagnetycznego automatu do notowania osi taboru.

Urządzenie zastępujące pasy okienne.

Przyrząd do odznaczania środka koła.

Ruszt do palenisk z regulowaniem dopływu powietrza.

Automatyczne sprzęgło wagonowe.

Sprzęg automatyczny wagonowy.

Dodatkowe urządzenie ogrzewania pociągu parą odlotową. Pogrzewacz wody w tendrze zapomocą pary odlotowej.

Kontakt pedałowy przy blokadzie torów kolejowych. Samoczynny napęd do tarcz ostrzegawczych.

Skośne złącza szyn.

Mechanizm zatrzymujący pociąg w razie zejścia z szyn jednego koła lub przejechania sygnału.

Maszyna do oczyszczania i polerowania armatury.

Poza Ministerstwem, również i Urząd Patentowy udzielił w roku ubiegłym wiele ciekawych patentów. Poniżej podajemy listę ważniejszych patentów, która jest tem ciekawa, że umożliwia orjentację, w jakm kierunku nastawieni są nasi wynalazcy.

Nożyce do wierceń głębokich.

Udarowany przyrząd wiertniczy.

Dłuto mimośrodowe z jedną lub kilkoma nastawnemi szczękami.

Sposób i urządzenie do zarurowywania otworu wiertniczego i zamykania dopływu wody do tego otworu.

Przyrząd do spinania papierów i podobnych materjałów.

Metoda adsorbcyjna o zmiennym kierunku adsorbcji.

Emulgator.

Narzędzie do formowania plomb w zębach, pozbawionych korony lub jej części.

Sposób wyrobu gumy dwuwarstwowej.

Przyrząd do dokładnego oznaczania temperatury zapalania się ciał stałych palnych.

Spulchniacz podglebia.

Przyrząd do obracania w jednym kierunku trzpieni śrubowych, na których nacięty jest gwint prawy i lewy nawzajem się krzyżujące.

Przyrząd do wywoływania błon fotograficznych zwijanych (wywoływaczka).

Sposób przygotowywania pakuł okrętowych.

Samoczynny zegar sygnałowy do dzwonków elektrycznych.

Chronometr typu okrętowego.

Przyrząd do wytwarzania i sprzedaży wody sodowej.

Ruchomy lej nadawczy do transportera taśmowego.

Jak zatem widzimy, pomysłów zgłoszono bardzo wiele, lecz do istotnego wyzyskania wynalazków wiedzie często droga żmudna i trudna.

Trudno zatem osądzić, które z tych patentów zostaną wprowadzone w życie i które przyniosą wynalazcom ekwiwalent materjalny.

Szlakiem postępów techniki

KINOTEATRY W POCIĄGACH.

Do Ministerstwa Komunikacji wpłynęła oferta prywatna na urządzenie kino-teatrów w pociągach dalekobieżnych. W specjalnie urządzonym wagonie umieszczonoby ekran i aparat projekcyjny. Duży wagon kinowy mógłby pomieścić kilkadziesiąt osób.

Sprawa ta budzi wielkie zainteresowanie, tem bardziej, że kinomatograf kolejowy mógłby służyć także do wyświetlania specjalnych filmów propagandowych, kolejowych, przemysłowych i turystycznych. Pasażerowie nudząc się w długiej podróży, z przyjemnością korzystaliby z tej nowej rozrywki.

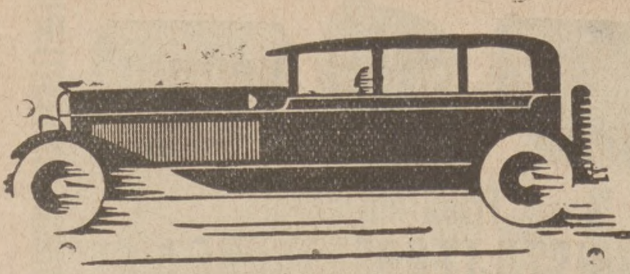
KORZYŚCI Z WYZYSKANIA SPADKÓW WODNYCH I SPALANIA MIAŁU WĘGLOWEGO.

Dwie rzeczy, w których nowoczesna technika pokładała wielkie nadzieje, zawodzą na całej linji. Mianowicie woda i miał węglowy. Z wody, którą nazwano białym węglem, spodziewano się uzyskać tanią energię elektryczną, a miał węglowy miał przynieść lepsze wyzyskanie paliwa i potanienie w gospodarce cieplnej. Tymczasem okazuje się, że energia elektryczna z wody, mimo że wodę ma się „zadarmo", kosztuje znacznie drożej aniżeli energja z węgla. Tylko przy wielkich i bardzo obfitych spadkach wodnych prąd, wyprodukowany w elektrowni wodnej będzie nieco tańszy aniżeli prąd z elektrowni cieplnej. Tłumaczy się to tem, że urządzenie elektrowni wodnej pochłania bez porównania większe kapitały aniżeli urządzenie elektrowni cieplnej. Oprocentowanie tych kapitałów ciąży następnie na cenie energji, zabijając całkowicie dobrodziejstwo „darmowej wody".

Przy miale węglowym okazało się znowu, że przy spalaniu wytwarza on takie ilości popiołu, który staje się nieznośny dla otoczenia, że trzeba budować specjalne urządzenia, aby ten lotny popiół chwytać. Urządzenia takie i ich obsługa kosztują znowu tyle, że pochłaniają całą korzyść, jaką osiągnęło się przez potanienie opału. Okazuje się z tego że i w technice osiągnięcie stanu zupełnego szczęścia i pomyślności nie jest możliwe. Zawsze znajdzie się jakieś ale, które przekreśla nadzieje i piękne plany.

WYKORZYSTANIE KABLI PODMORSKICH DO CELÓW TELEFONICZNYCH.

Komunikacja telefoniczna przy pomocy radja spełnia wprawdzie swoje zadanie jednak nigdy nie można mieć pewności, że połączenie dojdzie do skutku i rozmowa będzie mogła być odbyta i zrozumiana, gdyż nie znaleziono jeszcze sposobu uchronienia fal radjowych od wpływów atmosferycznych. Ponieważ jednak coraz dotkliwiej odczuwa się brak szybkiej i niezawodzącej komunikacji telefonicznej pomiędzy Ameryką a Europą, poczęto myśleć o wykorzystaniu kabli podmorskich do celów telefonicznych. Na tej drodze są do pokonania wielkie trudności, jednakże okazuje się, że rzecz jest możliwą. Obecnie prowadzone są w tym kierunku próby a jak słychać już w bliskiej przyszłości można liczyć się z otwarciem regularnej komunikacji telefonicznej pomiędzy Europą a Ameryką przy pomocy kabli podmorskich.



Dział Samochodowy

Nowoczesny autobus

Ciekawe demonstracje autobusu Tatry.

Dobry, trwały, szybki i ekonomiczny autobus — to marzenie każdego przedsiębiorstwa prywatnego, rządowego czy też samorządowego, zajmującego się przewożeniem pasażerów.

Rzeczywiście od rodzaju użytych pojazdów zależy powodzenie i rentowność każdej linji autobusowej, nieposiadającej jakichś specjalnych przywilejów monopolowych i zmuszonej do racjonalnego i rzeczowego liczenia się z kosztami.

Na nieszczęście doniedawna jeszcze nie doceniano tych prostych a tak ważnych zasad, co wkońcu odbiło się ujemnie nietylko na dochodach poszczególnych przedsiębiorstw, lecz zaszkodziło nawet całej sprawie motoryzacji kraju, psując opinję nowoczesnemu rodzajowi komunikacji.

Twierdzenie nasze nie wymaga specjalnego dowodzenia, gdyż każdy automobilista, posiadający minimum wiadomości fachowych, wie, że w wypadkach, kiedy wymaganem jest przestrzeganie rozkładu jazdy i kiedy każda nieregularność odbija się ujemnie na opinji danego przedsiębiorstwa, można używać tylko maszyn solidnych, gwarantujących pracę bez nieprzewidzianych i szkodliwych przerw. Tak samo, przy konieczności racjonalnego eksploatowania jakiejś linji autobusowej należy bardzo poważnie liczyć się z kosztami remontów oraz amortyzacją włożonego w przedsiębiorstwo kapitału, co jest prawie niemożliwe w wypadkach stosowania maszyn małowartościowych, przy których nigdy się nie wie, kiedy one ostatecznie odmówią.

Jak już zaznaczyliśmy, dawniej z zasadami temi szczególnie u nas w Polsce nie liczono się dostatecznie, obecnie jednak z zadowoleniem możemy stwierdzić znaczny zwrot ku lepszemu. Przedsiębiorstwa autobusowe, które dawniej korzystały z maszyn tanich i małowartościowych, po paru latach praktyki i po sprawdzeniu swego bilansu zaczynają dziś rozglądać się coraz poważniej za samochodami rzeczywiście dobremi, dostępnemi jednak jeszcze w cenie. Dzięki temu na naszych drogach widujemy coraz częściej zamiast prowizorycznie zbitych pudeł na bylejakich podwoziach, zupełnie dobre i nowoczesne autobusy. Równolegle z tem i fabryki samochodowe zaczynają coraz więcej interesować się tą dziedziną u nas i przysyłają nam, że tak powiemy, „do wyboru" swe najlepsze i najnowsze kreacje.

Do takich nowinek należy też autobus „Tatry", znanej czeskiej fabryki samochodów. Bliższą znajomość z tą maszyną zawarliśmy dzięki ciekawej wycieczce, odbytej na niej z Poznania do Biedruska. Autobus ten, jak to już zaznaczyliśmy, należy do kategorji maszyn solidnych i pewnych, a dzięki zastosowaniu takich udoskonaleń jak napęd na 4 koła (podwozie 6-kołowe), niezależne resorowanie, blokowanie dyferencjałów itp. wyróżnia się zdolnością przebywania najgorszych dróg i pokonywania najróżniejszych przeszkód terenowych.

Opis techniczny zaczniemy od podwozia, które zasługuje na specjalną uwagę dzięki swym zaletom. Podwozie to posiada 6 kół o niezależnem resorowaniu, przyczem obydwie pary kół tylnych są pędne, co w wielkiej mierze sprzyja przebywaniu największych bezdroży, zmniejsza ewentualny poślizg i zapewnia maszynie doskonałe trzymanie się na drodze. Poza tem niezależne resorowanie, doskonale technicznie przez „Tatrę" rozwiązane, uniezależnia pasażerów od różnych nierówności na drodze i wyboi, przez które autobus ten przebywa gładko i równo, bez szkodliwych wstrząsów. Do napędu użyto silnika 4-cylindrowego, chłodzonego wodą, o mocy 29/65 K.M. Dane, dotyczące samego motoru, są następujące:

Średnica cylindrów	115 mm.
skok	180 mm.
pojemność cylindrów	7,48 litrów
maksymalna ilość obrotów	1200 na min.

Jak widzimy, do podwozia autobusu, tak samo jak i do podwozia znanej ciężarówki „Tatry" zastosowano silnik wolnobieżny, co w znacznej mierze przyczynia się do przedłużenia jego pracy bez kosztownych remontów.

Motor ten nadaje całej maszynie szybkość do 45 km. na godzinę, jest jednak tak elastyczny, że nawet na większych wzniesieniach pracuje stale na 4-tym biegu. Zużycie benzyny na 100 km. wynosi ca. 35 ltr. a oliwy ca. 1 kg.

O karoserji trudno coś powiedzieć z tego powodu, że ta ostatnia została wykonana w fabryce, co ze względu na wysokie cło zbytnio przedraża całą maszynę. Dla Polski należałoby wozy tego typu zaopatrzeć w odpowiednio zbudowaną karoserję krajową, zasadniczo karoserja ta jest obliczona na 50 osób.

Musimy jeszcze dodać, że po przybyciu w okolice Biedruska uczestnicy wycieczki mieli możność przyglądania się rzeczywiście ciekawym popisom ciężarówki „Tatry", która towarzyszyła autobusowi i posłużyła potem do wykazania zdolności terenowych 6-kołowych podwozi tej fabryki. Ciężarówka ta (zmontowana na takim samym podwoziu jak i autobus) wdrapywała się z łatwością na ostre wniesienia, przebywała doły i pagórki i wreszcie przejeżdżała bez zatrzymania się przez duże przydrożne rowy, w których samochód innej konstrukcji utknąłby napewno tak solidnie, że bez pomocy lin i koni by się nie obeszło.

Po bliższem zapoznaniu się z nowym autobusem i 6-kołowym samochodem ciężarowym „Tatry" mimowoli wysuwa się wniosek, że gdyby dawniej już używano u nas dla komunikacji autobusowej maszyn tego typu, to napewno niejeden przedsiębiorca i niejedna firma zaoszczędziliby sobie wiele kosztów i zmartwień.

(K—a.)

Przegrupowania w światowym przemyśle samochodowym

Rozwój światowej produkcji samochodowej. — Kryzys automobilowy w Ameryce. — Europejski kryzys przemysłu samochodowego. — Fuzja europejskiego przemysłu w walce z amerykańską produkcją samochodów.

Rozwój światowej produkcji samochodowej wzrasta w niezwykle szybkiem tempie. Wartość tej produkcji wynosiła w roku ubiegłym około 6 miljardów dolarów i zajęła trzecie miejsce po węglu i zbożu. Wystarczy przejrzeć liczby statystyczne światowej produkcji samochodów, by przedewszystkiem zauważyć, że pierwsze miejsce w tej dziedzinie zajmuje Ameryka, poczem dopiero niewielka część produkcji przypada na Anglję i na kontynent europejski.

Ze względu na nadmiar swej produkcji, znajduje się obecnie amerykański przemysł samochodowy w poważnych trudnościach. W związku z nasyceniem wewnętrznego rynku nadprodukcja samochodowa Ameryki może znaleźć jedynie zbyt w eksporcie zagranicznym. To też wzmagająca się coraz bardziej ekspansja amerykańskiego przemysłu samochodowego, zagraża coraz bardziej angielskim rynkom zbytu w swych dominjach i kolonjach. Poza tem przeżywa również kryzys europejski przemysł samochodowy, a to z powodu zbyt małej produkcji, która zupełnie nie opłaca kosztów.

Jak zatem widzimy, światowy kryzys w przemyśle samochodowym wywołać musiał walkę między grupą angielską i europejską z jednej strony, a grupą amerykańską z drugiej strony. W walce tej z supremacją amerykańską stosuje się wyjątkowo wysokie cła, kontyngenty jak również racjonalizację produkcji. Wystarczy zaznaczyć, że w Europie państwa, mające własny przemysł samochodowy, stosują cła, które wahają się od 45—65 proc. wartości wozu. Wyjątek w tym względzie stanowią Niemcy, gdzie przeciętna wysokość cła wynosi około 16 proc. wartości wozu. Mimo to również i Niemcy poczuły, że stają się zagrożeni zalewem obcych samochodów, w wyniku czego wystąpiły w styczniu r. b. z inicjatywą i projektem usunięcia obcej konkurencji z Europy. To też jedynie dzięki temu nastąpiło w chwili obecnej porozumienie między przemysłem samochodowym Niemiec, Francji, Włoszech, Belgji, Czechosłowacji i Austrji, skierowane przeciwko zalewowi amerykańskich wozów na rynkach Europy.

Jak już wyżej nadmieniliśmy, przystąpił również europejski przemysł samochodowy do racjonalizacji produkcji, a co zatem idzie, do obniżenia jej kosztów.

Trudności gospodarcze i walka z amerykańskim przemysłem samochodowym zmusiły europejski przemysł samochodowy do poszukiwania dróg dla zmniejszenia kosztów produkcji wozów. A że bolączką tego przemysłu była w pierwszym rzędzie zbyt wielka ilość fabryk a zatem i zbyt duża ilość typów, przeto celem usunięcia tego zła, poczęły się tworzyć fuzje poszczególnych mniejszych fabryk we wielkie koncerny. W wyniku dłuższych pertraktacyj ma być zatem utworzony w Niemczech ogólno-niemiecki trust samochodowy, mający pracować pod patronatem wielkich tamtejszych banków. Poza tem złączyły się we Francji Citroen, Schneider i Creuzot. Również i we Włoszech nastąpiła fuzja między Fiatem i Italją, a w Austrji fabryki Austro-Daimler, Steyer i Puch połączyły się w jeden koncern pod nazwą „Vereinigte Oesterreichische Automobilfabriken". Wiemy również, że w Czechosłowacji prowadzą rokowania o fuzje znane fabryki Skody i Pragi.

Jak zatem widzimy, obrona europejskiego przemysłu przed importem amerykańskich wozów postępuje coraz bardziej. Przemysł amerykański obronę tę dobrze wyczuwa, czego dowodem, że poza eksportem wozów gotowych przystąpił do uruchamiania miejscowych warsztatów montażowych jak również do angażowania się w zagranicznym przemyśle samochodowym. Szczególnie ta ostatnia faza zaczęła się dopiero od niedawna, bo w połowie ubiegłego roku, i pozostaje w związku z walką, jaką europejski przemysł samochodowy wypowiedział Ameryce.

Opisane wyżej przegrupowania stanowią narazie etap przygotowawczy do decydujących posunięć w światowym przemyśle samochodowym.

Problem samochodów użytkowych we Francji

W końcu roku 1928 liczono we Francji 331.500 samochodów użytkowych, w tem około 28.000 autobusów. Największy park autobusowy posiada Towarzystwo Autobusowe paryskie, utrzymujące 85 linij i około 1500 pojazdów. Drugie miejsce zajmuje Société Générale des Transports Départementaux o 779 autobusach, obsługujących 444 linij, przeważnie w Alpach i Pirenejach. Działalność tego Towarzystwa rozciąga się nawet na Marokko, gdzie utrzymuje ono komunikację na szlakach o ogólnej długości 4.900 km. i gdzie ruch autobusowy przewyższył ruch kolejowy już w roku 1927.

Ciekawe jest też uruchomienie przez osobne towarzystwo regularnej komunikacji co tydzień z Colomb-Béchar do Gao przez Saharę. Na linji tej, o 1800 km. długości, przebywanej w ciągu 5 dni, kursują autobusy z miejscami sypialnemi. To samo towarzystwo zamierza uruchomić w niedalekiej przyszłości linję o długości 2600 km. Algier—Gao, gdzie czas podróży wyniesie 8 dni.

Obok tego zaczęły wprowadzać własną komunikację autobusową i koleje francuskie. Prócz wielu linij dojazdowych, utworzono i dłuższe szlaki, jak Boulogne—Nicca, Paryż—Cherbourg i in., przeznaczone do komunikacji luksusowej. Interesujące jest, że istnieje zapotrzebowanie na taką komunikację, mimo nadzwyczaj dogodne połączenia kolejowe.

Również rozwinął się bardzo ciężarowy ruch dalekobieżny, o szybkości do 60 km./h. Na odcinkach Paryż—Strasburg, Paryż—Marsylja, Paryż—Hawr kursują codzień autobusy ciężarowe w obu kierunkcah według ściśle przestrzeganego rozkładu jazdy. Dodatnią stroną tej komunikacji jest duża oszczędność czasu w porównaniu z koleją.

POSTĘPY W DZIEDZINIE AUTOMOBILIZMU

NOWA METODA BUDOWY SZOS.

W zeszycie szóstym 1929 roku niemieckiego pisma „Verkehrstechnik“, poświęconego sprawom komunikacji, radca budownictwa, Cold, przedstawia i uzasadnia bardzo ciekawy projekt budowy szos o jednospadowym profilu, na miejscu wypukłych szos o spadach na oba boki. Szosa o jednospadowym profilu ma cały szereg stron dodatnich. Wymaga tylko jednego rowu odpływowego, a co za tem idzie mniejszej przestrzeni gruntowej, posiada większą trwałość jest dużo tańsza i pozwala na lepszy podział ruchu (przelotność).

Pięciokilometrowa szosa tego rodzaju z kostki bazaltowej jest obecnie w Niemczech w budowie. Przeprowadzona kalkulacja wykazuje, że w danych warunkach, koszta szosy zwykłej wynoszą 118 mk. za 1 mtr., zaś szosy jednospadowej 89 mk.

Jak widzimy, różnica jest poważna i wartoby, aby i u nas zainteresowano się tym projektem.

ROZPOWSZECHNIENIE ASFALTU DO BUDOWY DRÓG.

Tow. Texas Comp. udało się wyprodukować p. n. „non sliding asphalt — topeka typ“ asfalt, który nawet zwilżony wodą nie jest zupełnie śliski. Asfalt ten ma być w dodatku tańszy od zwykłego. Usunięcie tej wady przyczyni się napewno do jeszcze większego rozpowszechnienia się asfaltu do budowy dróg.

POSTĘPY W BUDOWIE SAMOCHODU O SILE 4000 KM.

Samochód Kaye Don'a o sile 4000 koni, zbudowany w fabryce Sunbeam, w celu pobicia światowego rekordu szybkości, jest już gotowy i po pierwszych próbach. W tych dniach samochód przewieziony został do Southampton, gdzie załadowany zostanie na parowiec „Berengaria" i przewieziony do New Yorku. Kaye Don odbędzie swoją rekordową jazdę na Florydzie.

SYNTETYCZNA GUMA Z ROPY NAFTOWEJ.

Według angielskiego czasopisma „Bank for Russian Trade Reviev", w laboratorjach trustu gumowego „Czerwony Trójkąt" w Leningradzie udało się chemikom rosyjskim uzyskać syntetyczną gumę z resztek ropy naftowej. Cena 1 kg. sztucznej gumy jest narazie większa o 16 zł od gumy naturalnej. Guma sztuczna nie daje się również wulkanizować, jednak wynalazcy są na dobrej drodze usunięcia tych braków.

KRONIKA SAMOCHODOWA

NIEUDANA PRÓBA Z JEZDNIĄ STALOBETONOWĄ.

W 1925 r. ułożył „tytułem próby" magistrat m. Warszawy na jednej z ulic jezdnię ze stalobetonu.

Jezdnia ta zczasem okazała się mało wytrzymała i trzeba ją było ustawicznie naprawić. Gdy jednak w ciągu pierwszych trzech lat naprawę uskuteczniała bezpłatnie firma która jezdnię założyła — „było pół biedy". Obecnie, wobec tego że trud utrzymania jej w porządku spadł na barki magistratu, postanowiono stalobeton zerwać, a jezdnię pokryć 3 cm. warstwą asfaltu lanego na podkładzie betonowym.

Oto „dobroczynne" skutki doświadczeń.

SPADEK PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ W AMERYCE.

Produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych w styczniu r. b. wyniosła 199 tys. jednostek. Oznacza to spadek produkcji o 30 proc. w stosunku do stycznia 1929 r. Największy spadek wykazał Buick, który wyprodukował w styczniu r. b. 7 tys. jednostek wobec 13 tys. w styczniu r. ub.

RZECZY CIEKAWE

ILE WODY ZUŻYWAJĄ ZAKŁADY FORDA?

Zakłady przemysłowe Forda w Dearborn zużytkowują 2.500.000 litrów wody na minutę lub około 4 biljonów litrów dziennie. Problem dostarczania tak olbrzymich ilości wody został rozwiązany przez przeprowadzenie 5-kilometrowego tunelu, doprowadzającego wodę z rzeki Detroit do zakładów w Dearborn.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Rower barometrem zamożności społeczeństwa

Obliczenia statystyczne wykazują wyraźnie, że poprawa bytu ekonomicznego danego społeczeństwa idzie ręka w rękę ze wzmożeniem się posiadanych przez to społeczeństwo rowerów. Jest to bowiem ten środek lokomocji, który przystępny jest najbardziej nawet niezamożnym sferom danego społeczeństwa i nadaje się zarówno dla młodzieży, jak i dla osób starszych. Okazuje się, że prawie wszystkie państwa zachodnie posiadają coraz większą ilość właścicieli rowerów tak dalece, że w Danji np. niema robotnika, któryby nie posiadał tego środka komunikacji. Roi się tam wprost od cyklistów, a pierwszą tęsknotą każdego ucznia i robotnika jest stać się właścicielem roweru. Tak samo, jak dla sfer zamożnych stała się ilość posiadanych aut barometrem dobrobytu w sferach średniozamożnych, tak samo pośród robotników ilość posiadanych rowerów jest bardzo dokładnym wskaźnikiem stanu ekonomicznego sfer pracujących.

Znaczenie propagandy dla popularyzacji motocykli

Wiemy wszyscy doskonale, że aby dorównać Europie Zachodniej, i my Polacy musimy poważnie pomyśleć o motoryzacji naszego kraju. Kwestja ta, tak ważna ekonomicznie, dałaby się prawdopodobnie łatwo rozwiązać w Polsce, gdyby nie ciężkie położenie finansowe większości obywateli, zmuszonych do redukowania wszelkich, nawet najniezbędniejszych wydatków i inwestycyj. Prócz naszej przysłowiowej „biedy" niemałą rolę odegrały i inne czynniki. Przez pewien czas np. każdy właściciel samochodu narażał się na szykany podatkowe, gdyż taki „luksus" jak własny automobil powodował w większości wypadków zupełnie bezpodstawne doliczenie mu w urzędach dochodów, o których sam płatnik nawet nie marzył.

Obecnie na szczęście coraz rzadziej zachodzą takie wypadki. Prócz kłopotów podatkowych dużą rolę odegrała też nieumiejętność użytkowania samochodów i motocykli, niesumienność obsługi klientów przez różne, nie dość fachowe do tego przygotowane placówki, wysokie cła, brak własnej, krajowej, tanio pracującej fabryki samochodów i motocykli itp.

Dziś stosunki te zmieniłyby się znacznie na lepsze, jednakże ciężkie warunki ekonomiczne i wysoka cena maszyn trapią nas i nadal. Czy stan ten i nadal ma stać na przeszkodzie motoryzacji kraju?

Gdybyśmy wyłącznie myśleli o samochodach, sprawa nie posunęłaby się tak rychło naprzód. Na szczęście jednak istnieją motocykle, znacznie tańsze i ekonomiczniejsze od wielokonnych pojazdów czterokołowych.

Rozumie się, że motocykl nie może wszędzie i zawsze zastąpić samochodu, jednak we wielu wypadkach jest on w stanie oddać ludziom nieocenione wprost usługi.

Tak samo jak samochodem, może i na dobrym, a znacznie tańszym i ekonomiczniejszym motocyklu kupiec objeżdżać swych klientów, podróżujący — od-

biorców firmy, lekarz — pacjentów itp., a nawet nieco lepiej płatny pracownik może dzięki użyciu motocyklu radykalnie rozwiązać trudny problem mieszkaniowy, dojeżdżając nim z okolicy podmiejskiej do miejsca swej pracy. Brak tylko do tego wszystkiego.... samych motocykli, gdyż jakimś dziwnym zrządzeniem losu czy też z powodu niezrozumiałego kaprysu mody w Polsce prawie nikt nie chce jeździć taką maszyną, a myśli o samochodzie, lub w braku takowego wędruje piechotą.

Rzeczywiście dziwna sytuacja. Gdyby była mowa o Stanach Zjednoczonych, lub o innym zamożnym kraju, możnaby ostatecznie odpowiedzieć, że ze względu na większą wygodę każdy obywatel chętnie dopłaca dwie setki dolarów za samochód, lecz u nas, gdzie właśnie nietylko setek dolarów, a nawet setek złotych nikt na wyrzucenie nie posiada, trzeba wprost podziwiać stosunek publiczności do motocykli. Kto tu ponosi winę? Częściowo sama publiczność, która nie umie wykorzystać motocykli, myśląc wciąż, że te praktyczne maszyny nadają się tylko do sportu, a częściowo też i kupcy, zaniedbujący odpowiednią propagandę.

Dobrze, — odpowiedzą nam, — a za jakie pieniądze robić propagandę, jeżeli motocykli u nas nie kupują i jeżeli nieliczni nabywcy myślą tylko o imprezach sportowych i wyścigach?

Tu wpadamy w prawdziwe błędne koło. Rzeczywiście, trudno wydawać pieniądze, których się nie posiada, lecz tak samo trudno zarobić potrzebne na propagandę pieniądze bez tej właśnie propagandy.

Trzeba więc ostatecznie zdecydować się i postawić kwestję jasno. Albo się chce rozpowszechniać u nas motocykl, a wtedy pieniądze na odpowiednią propagandę muszą się znaleźć, albo się z pracy tej rezygnuje, zwija budę i kupuje się kramik z wodą sodową i cukierkami.

Należy przytem pamiętać, że kwestja propagandy motocykli u nas nie jest prosta i że nie wystarczą tu liczne i nieprzemyślane inseraty.

Aby zwalczyć uprzedzenie publiczności do tego nowoczesnego środka lokomocji, aby nauczyć ludzi praktycznego wykorzystania motocykla, trzeba rozpocząć planową akcję, zakrojoną na szerszą skalę. O zwrot kosztów nie może być obawy, gdyż przykład zagranicy wykazuje nam, że w krajach, gdzie tama uprzedzeń i niechęci do motocykli została przełamana, zdobyły one sobie popularność niemniejszą niż samochody i z usług ich korzystają najszersze warstwy społeczeństwa.

M. W.

*

(Nadesłany nam przez jednego z Czytelników artykuł zamieszczamy ze względu na to, że porusza on ciekawe i ważne kwestje. Ponieważ jednak tematu tego jednym artykułem wyczerpać nie możemy, prosimy i innych Czytelników działu „Rowerowego i Motocyklowego" o wyrażenie swego zdania w tej sprawie. — Redakcja.).



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Na drodze realizacji elektryfikacji Polski

Ostatnio podaliśmy szczegóły projektu elektryfikacji Polski, zgłoszonego do Min. Robót Publicznych przez Elektrownię Krajową „Gródek". Obecnie w uzupełnieniu podajemy, że projekt ten, przewidujący elektryfikację województwa Poznańskiego i Pomorskiego oraz 10 powiatów przyległych do b. Kongresówki, wszedł już obecnie na normalną drogę realizacji.

W „Monitorze Polskim" został już ogłoszony tekst projektu, poza tem na koniec marca przewidziane jest ustalenie terminów, w których odbędą się dochodzenia nad zgłoszoną ofertą, a to zgodnie z ustawą Województwa z dnia 21 marca 1922 r.

Dochodzenia wojewódzkie nad projektem „Gródka" odbędą się, jak już o tem pisaliśmy, w urzędach wojewódzkich w Warszawie, Łodzi, Poznaniu i Toruniu, przyczem poznański Urząd Wojewódzki będzie sprawował ogólny nadzór nad przebiegiem poszczególnych dochodzeń publicznych.

Biorąc pod uwagę, że postępowania wojewódzkie zajmą kilka miesięcy, przewidzieć należy, że ostateczna decyzja w sprawie zgłoszonego projektu zapaść może dopiero w sierpniu lub też wrześniu r. b.

Dla uzupełnienia podać należy, że elektrownia „Gródek" dla realizacji zgłoszonego projektu posiada zapewniony udział kapitalistów szwajcarskich. Pozatem w akcji finansowej weźmie również udział samorząd wojewódzki Pomorza, który posiada według ustawy, zastrzeżenie udziału w „Gródku" w wysokości *51 procent.*

Rozpatrując nadzwyczaj szybki rozwój Elektrowni Krajowej „Gródek", która w ciągu paru lat przeprowadziła bardzo poważne inwestycje elektryfikacyjne na Pomorzu, a która ostatnio wybudowała największy zakład wodno-elektryczny w Żurze, pozwala mieć nadzieję, że nadzwyczaj doniosła sprawa elektryfikacji Polski wejdzie nareszcie w fazę realizacji i to na zasadach racjonalnych i nowoczesnych.

(—w—)

W sprawie elektryfikacji kolejek dojazdowych

W wyniku ostatniej konferencji, przedstawiciele Magistratu warszawskiego oświadczyli, że nie godzą się na odroczenie prac, związanych z elektryfikacją kolejek wilanowskiej, grójeckiej i jabłonowskiej. Wniosek o odroczenie został wysunięty przez grupę kapitalistów belgijskich, którzy podjęli się finansowania tej pracy, lecz obecnie z powodu trudnej sytuacji na rynku pieniężnym, sami zaczęli odczuwać trudność wykonania swych zobowiązań w całości.

W związku z tem towarzystwo to ma się ponownie zwrócić z przedstawieniem do kapitalistów belgijskich, którzy zamierzają wysunąć kontrpropozycje.

Jak pracują elektryczne lokomotywy Diesla?

Do współczesnych udoskonaleń w dziedzinie budowy lokomotyw zaliczyć należy elektryczne lokomotywy Diesla, zasilane ropą. Pierwsza elektryczna lokomotywa Diesla znalazła zastosowanie dla ruchu towarowego na rosyjskich kolejach żelaznych. Według obliczenia stotystycznego za okres od 1925 do 1929, lokomotywa ta przebyła 220.000 km. przy łącznej wydajności 184,8 milj. ton/km. i przy średniem obciążeniu 840 ton. Druga lokomotywa Diesla o przekładni zębatej znajduje się w pracy od 1927 r. i przebyła do 1929 r. około 90.000 km., ujawniając wydajność 75 milj. ton/km.

Oświetlenie elektryczne wagonów osobowych i pocztowych na polskich kolejach

W związku z Powszechną Wystawą wydało Ministerstwo Komunikacji zarys rozwoju Polskich Kolei Państwowych w okresie 10-lecia 1918—1928.

Z danych tych wynika, że na ogólną ilość otrzymanych od państw zaborczych w 1919 r. 10 380 wagonów osobowych, otrzymaliśmy zaledwie ok. 200 wagonów osobowych, posiadających oświetlenie elektryczne. Tak np. wobec ogólnej liczby ok. 3 500 wagonów osobowych, przeznaczonych do składów pociągów pospiesznych, liczba wagonów z oświetleniem elektrycznem była znikoma. Tabor ten w około 35 proc. był w stanie niezadawalającym, tak, że należało go dopiero doprowadzić do porządku w warsztatach kolejowych. Biorąc jednak pod uwagę, że fabryki krajowe nie były jeszcze odpowiednio przystosowane do budowy wagonów osobowych, zamówiło Ministerstwo Komunikacji w 1923 r. 125 wagonów osobowych i bagażowych w fabryce E. Breda w Medjolanie.



Rys. 1. Widok ogólny wagonów pocztowych budowy fabryki H. Cegielski S. A. w Poznaniu.



Rys. 2. Oświetlenie elektryczne wnętrza wagonu osobow. budowy fabryki H. Cegielski w Poznaniu.

Szczegóły oświetlenia elektrycznego tych wagonów opisuje na łamach „Siła i Światło" p. inż. Niżycki w artykule p. t. „Elektryczne oświetlenie wagonów na kolejach polskich". Z treści tego artykułu wynika, że oświetlenie tych wagonów wykonały dwie firmy krajowe „Brown Boveri" i „Polskie Towarzystwo Elektryczne" syst. „Stone".

Wagony te były przyjęte przez Ministerstwo Komunikacji i oddane do ruchu w 1925 r.

Od tego czasu jednak rozwinęła się produkcja wagonów osobowych, bagażowych i pocztowych w kraju i do 1 stycznia 1930 r. polskie koleje otrzymały ok. 850 wagonów, posiadających indywidualne oświetlenie elektryczne, odpowiadające nowoczesnym wymaganiom techniki.

Największą ilość, bo oświetlenie w ok. 500 wagonów, wykonała firma „Brown Boveri".

Obecnie więc posiadają Polskie Koleje Państwowe przeszło 1 000 wagonów, posiadających oświetlenie elektryczne.

Rozwój radja w Polsce

Rozwój radjofonji postępuje w Polsce naprzód olbrzymiemi krokami. Jeżeli porównamy dane statystyczne, odnoszące się do radjofonji polskiej, z przed lat pięciu — gdy radjo w Polsce znajdowało się jeszcze w powijakach — z obecnemi, to zauważymy, że na tem polu poczyniliśmy rzeczywiście ogromne postępy. Dość powiedzieć, że w styczniu 1925 r. (wszystkiego 5 lat temu) ogólna liczba radjoabonentów w Polsce wynosiła 170 osób, w czem Warszawa 78. W 1926 r. było już w Polsce 5.157 radjoabonentów, a w Warszawie 2.157; w 1927 r. — odnośne liczby wynosiły 40.000 i 32.500; w 1928 r — 120.000 dla Polski i 63.000 dla Warszawy, w styczniu zaś 1929 r. mieliśmy w całym kraju 184.000 abonentów radja, a w stolicy 78.100.

W podobnie szybkiem tempie rosła ilość przedsiębiorstw handlu radjosprzętem. Podczas gdy w roku 1925 było ich w całej Polsce zaledwie 7, w rok potem liczba ta wzrosła do 276; w 1927 r. było tych firm 626, w 1928 r. — 878, a na początku 1929 r. istniało na terenie Rzeczypospolitej 980 przedsiębiorstw, handlujących sprzętem radjowym. Wzrosła też gwałtownie ilość wytwórni radjosprzętu. W 1926 r. było ich w Polsce 16, w 1927 — 72, w 1928 — 157, a na początku 1929 — 195.

Jak doniosłe znaczenie pedagogiczne i kulturalne posiada u nas radjo, świadczyć może najlepiej ilość odczytów, nadanych na polskich radjostacjach (dane z roku 1928). Ogółem nadano w owym roku przez radjo 4.490 odczytów, z czego w Warszawie 1.287. Jeśli chodzi o segregację tych wykładów pod względem treści, to przedstawia się ona w następujący sposób: Odczytów treści ogólnej było 661, filozofja i psychologja — 89, nauki prawne i społeczne — 120, nauki stosowane — 918, sztuki piękne i sport — 642, literatura — 342, historja — 368, geografja — 360.

Amerykański przemysł radjowy

Jak wiemy, popularność radja w Ameryce, a raczej w Stanach Zjednoczonych A. P. jest ogromna i dzięki temu ilość odbiorników tam zainstalowanych jest większa niż w reszcie świata cywilizowanego. Do takiej popularyzacji radja przyczyniły się tam: nadzwyczaj liberalna ustawa radjowa, która nikomu niczego nie zakazywała, zamożność ludności, umożliwiająca tej ostatniej zaopatrywanie się nietylko w rzeczy najniezbędniejsze, lecz i w przedmioty wygody i zbytku oraz rozmiłowanie Amerykanów w różnych nowinkach.

Równolegle ze wzrostem zapotrzebowania, rosła też produkcja. Początkowo cena sprzętu radjowego w Ameryce była bardzo wysoka z powodu pracy małemi serjami, co w połączeniu z wysokiemi kosztami tamtejszej robocizny, uniemożliwiało poważniejszy eksport tych towarów do Europy. Stopniowo jednak przechodziły poważniejsze wytwórnie do wyrobu czysto masowego, tak, że ceny na sprzęt radjowy zaczęły gwałtownie spadać, a równolegle z tem zaczął wzrastać eksport. W tym czasie podobny, lecz znacznie powolniejszy proces racjonalizacji produkcji odbywał się i w Europie, tak, że gros eksportu amerykańskiego przypadł już nie na tę ostatnią, lecz na Kanadę, znacznie więcej zależną od amerykańskiego przemysłu, niż inne kraje. Ciekawe są liczby, obrazujące amerykański eksport. Statystyka wykazuje, że w ostatnim roku ze Stanów Zjednoczonych Am. P. wywieziono artyk. radjowych do:

Kanady	za	10 500 000	dol.
Argentyny	za	1 800 000	dol.
Australji	za	1 500 000	dol.
Anglji	za	631 000	dol.
Hiszpanji	za	365 000	dol.
Holandji	za	305 000	dol.
Francji	za	201 000	dol.
Niemiec	za	190 000	dol.
Turcji	za	134 000	dol.
Danji	za	85 000	dol.
Belgji	za	75 000	dol.
Rosji	za	58 000	dol.

Jak widzimy, największe cyfry przypadają na Kanadę, Argentynę i Australję, kraje pozaeuropejskie, Europa natomiast, mimo zakupywanie kosztownych amerykańskich stacyj nadawczych, które stanowią poważną część importu, jakoś broni się przed amerykańskim towarem, a nawet, jak to wykazują znowuż inne dane statystyczne, sama może niektóre swoje wyroby wwozić do Stanów Zjednoczonych, mimo ich wysokie cła i różne inne utrudnienia importowe.

R. Z.

Kronika radjowa

Prasa radjowa komunikuje, że właściciele kawiarń w Budapeszcie skarżą się ogromnie na radjo, które wpływa ujemnie na frekwencję w tych zakładach. Nawet związek ich wszczął niedawno zbiorową akcję w celu uchylenia miejskiego podatku od rozrywek, aby bodaj w części mieć odszkodowanie za straty, jakie rzekomo ponoszą kawiarze wskutek radja. Związek twierdzi, że niektóre kawiarnie, płacąc cygańskiej orkiestrze 150 pengö za wieczór mają zaledwo 100 p. dochodu. Dawniej, zdaniem kawiarzy, chodzili ludzie do ich zakładów specjalnie w celu słuchania dobrej muzyki, obecnie natomiast, z rozpowszechnieniem się i popularyzacją radja pozostają wieczorami w domu. Naszem zdaniem taki wpływ radja na frekwencję w kawiarniach jest mało prawdopodobny, tem bardziej, że w Polsce podobnego zjawiska nie spostrzegamy zupełnie. Jeżeli wiadomość ta jest choć w części prawdziwa, to powodu spadku frekwencji w kawiarniach należy szukać gdzieindziej.

Z PRASY

Okazał się Nr. 14 „Tygodnia Radjowego" i zawiera poza programami radjowemi stacyj polskich i zagranicznych następujące artykuły: Ciekawa karta z dziejów radjotechniki; — Największa stacja w Europie; — Na falach polskich; — Zagadnienie fal myślowych; — Radjo a medycyna; — Jak walczyć z przeszkodami w odbiorze; — Kronika radjowa; — Komunikaty i Dział rozrywek umysłowych.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Nowe konstrukcje pługów dla uprawy głębokiej

Ważne względy racjonalizacji pracy na roli z punktu widzenia mechanicznej wydajności i rezultatów plonu spowodowały powstanie nowych konstrukcyj narzędzi, które usiłują dokonywać głębokiej uprawy. Takim przedewszystkiem jest pług Möhriga, który na ramach 2-skibowca umieszcza oprócz pługa jednoskibowego również podskibnik na wzruszanie pełnej szerokości poprzedniej skiby zapomocą lemiesza, jednostronnie cofniętego. Do tego lemiesza dołącza się wąską odkładnicę, która ma spowodować poprawniejsze wzruszenie podskibia przez przekładanie, dalej istotne odwracanie pewnej warstwy ziemi podskibia, a wreszcie celowe częściowe mieszanie martwicy z warstwą orną. Jest to dotychczas najudatniejsze rozwiązanie głębokiej uprawy, a narzędzie Möhriga czynności wymienione wykonuje bez wywoływania bardzo wielkich oporów. Podobnie zbudowane narzędzia wytwarzają Zjednoczone Fabryki Maszyn i Narzędzi Rolniczych w fabryce w Bliżynie pod nazwą „Mazur", oraz „Unja" w Grudziądzu pod nazwą „Ideał".

Równie korzystnie jak pług Möhriga nie można ocenić pługa Klausinga ani pługa Burmestra. Klausing pozostawił pług do bardzo głębokiej orki, ale odkładnicy dał nieco ponad lemieszem jajowate wycięcie tak, że tylko wąskim paskiem obok ściany polowej łączy się z dalszą swą częścią. W ten sposób powstał podskibnik z jednostronnie cofniętym lemieszem, wzruszającym na pełną szerokość skiby, ale pod pełnym ciężarem całej głębokości zasięgu narzędzia i zupełnie jeszcze związanej warstwy gleby, która w części owym paskiem ma podchodzić do góry w celu mieszania się z warstwą, oraną normalnie dopiero górną częścią odkładnicy. Właściwym lemieszem do orki jest tam górna krawędź wycięcia jajowatego. Narzędzie to nie osięga takich skutków, jak to zachodzi przy pługu Möhriga, a w pracy swojej wywołuje tak znaczne opory, że nadaje się tylko do linowego pociągu parowym pługiem.

Zupełnie nieudanym pomysłem jest pług Burmestra, który wąskim pługiem w wolnej za głównym pługiem bróździe usiłuje odwracać podskibie w pewnej głębokości osobno dla siebie, a górnej warstwie, oranej głównym pługiem, przepisuje niemożliwą drogę wpoprzek odkładnicy na dwie szerokości skiby, w celu przesypania z góry odwróconego poprzednio podskibia w poza sąsiedniej bróździe. Zamierzany teoretycznie skutek nie zostaje osiągnięty, tylko wyorywa się i miesza z warstwą górną wiele martwicy, wywołując opory znaczniejsze, niż orka normalnym jednoskibowcem na tę samą głębokość.

Skutek pracy pługiem Möhriga, t. j. częściowe wydobywanie koloidów do warstwy ornej i przemieszania do niej nieco martwicy, chociaż bez tak mocnego wzruszenia podskibia, osiągają również sprężynowe podskibniki. Najlepszym okazał się podskibnik Bendhaak'a, który Sack dodaje na żądanie do każdego koleśnego jednoskibowca. Jest on bardzo elastycznie umocowany do koleśnicy, z którą razem umyka w bok w razie przeszkody i razem także naprostowuje się pociągiem pługa. A pracuje celowo w poprzedniej wolnej bróździe, aby koń stąpający w bróździe nie miał grząskiego gruntu, jak przy podskibnikach, pracujących za pługiem, i nie przydeptywał kopytami świeżego wzruszenia. Wskutek znacznej sprężystości rozrzuca podskibnik Bendhaak'a nieco martwicy po skibie oranej, a przedzierając się swą łapą tylko na szerokość około 10 cm., sprawia mniej oporów i pozostawia rowki wzruszone. Taką rowkową uprawą można doskonale zapobiegać nadmiarowi wody w warstwie ornej, jak również ułatwić częściowo rozrost korzeniom, które skwapliwie dążą do nawodnionych rowków. Ale na wypadek suszy jest zbiornik wodny w podskibiu oczywiście mniejszy, niż przy wzruszaniu na pełną szerokość skiby.

Byłoby bardzo pożądanem, aby zastosować wzruszenie podskibia na pełną szerokość skiby, ale np. trzema wąskiemi spulchniaczami, umieszczonemi skośno za sobą, a pracującemi w poprzedniej wolnej bróździe, podobnie jak to swego czasu urządził czeski fabrykant Deyl podskibnikami pod nazwą „kret". Pracowały one jednak niezupełnie właściwie, bo za pługiem, zamiast w poprzedniej bróździe, ale dzięki ostrym styliskom wzruszały i jednostronnie cofniętemi wąskiemi lemieszami podskibie dostatecznie, a nie zwiększały znaczniej oporów orki. Gdyby takie kultywatory były jeszcze sprężyste, to wywoływałyby jeszcze mniej oporów i częściowo mieszałyby ziemię z podskibia z warstwą oraną.

Pługi do orki parowej, względnie przyczepne za motorowemi ciągówkami, są teraz z reguły uzupełniane podskibnikami, sztywnemi lub sprężystemi, a działającemi na pełne lub częściowe szerokości oranych skib.

W dobie obecnej, kiedy nadmiar buraków i ziemniaków oraz trudna opłacalność okopowych może spowodować rolników do wyeliminowania tychże z płodozmianu, głębsze wzruszenie gleby staje się nieodzowne, jeżeli ma do pewnego stopnia zastąpić wzruszanie, pozostające po okopowych. Ze względu na znaczne opory głębokiej orki i na wkłady dodatkowych i licz-

niejszych zabiegów z powodu pogłębienia warstwy ornej, należy przynajmniej, wzruszać podskibie, choćby rowkowo, przyczem nie musi się iść zbyt głęboko. Już samo zniesienie wygładzenia spodu brózdy przez lemiesz, szczególniej jeżeli przechodzi pod skibę w stanie tępym i przez piętkę zapomocą płytko sięgającego drapacza, i to lepiej sprężystego zamiast sztywnego, może spowodować tanim sposobem mniej lub więcej pomyślne skutki. Wogóle wskazane jest co roku zmieniać głębokość orki, raz płytszą, raz głębszą stosować bez względu na płodozmian, ażeby nie wygładzać lemieszem i piętką pługa zawsze tej samej powierzchni.

Skoro nie posiadamy jeszcze doskonalszych narzędzi do głębszej uprawy, to miejmy nadzieję, że znajdą się konstruktorzy, którzy zrozumieją istotę głębokiej uprawy i dadzą rolnikom do użytku odpowiedniejsze i sprawniejsze narzędzia. Może wtedy bez znacznych kosztów zdołamy wydobywać z naszej roli o tyle dorodniejsze i większe plony, że tem samem obniżymy koszty produkcji rolnej, stojącej dziś pod znakiem zapytania, poniżej swej opłacalności.

Całe to zagadnienie z uzasadnieniem wstępnem i naukowem wyłuszcza dr. in. Tad. Świeżawski w „Poradniku Gospodarczym".

Opełacze

(Dokończenie)

Przystępując do opisu tej maszyny, zaznaczam, że będę podawał nietylko swoje osobiste poglądy, lecz opinje wybitnych rolników praktyków.

Opełacz „Pflanzenhilfe" składa się z czterech zasadniczych części: głównej osi, steru, łącznicy steru i części najważniejszej, przesuwalnej ramy narzędziowej. Noże wymienne umieszczone w równoległobokach zapewniają możliwie największe zastosowanie w kierunku pionowym, przyczem zatrzymują one zawsze nastawiony z góry kąt cięcia i dozwalają wskutek możliwości ich przestawiania na dowolne normowanie głębokości pracy. — Równoległoboki obciążone są sprężyną, wskutek czego organy pracujące, tj. noże lub gęsie stopki, dostosowują się do każdej nierówności pola, a rolki wodzące przyczyniają się do równej głębokości pracy bez względu na stan gleby. Sprężyna, regulująca dostosowanie części pracujących do każdej nierówności pola, umieszczona jest w pochwie, wskutek czego nie ulega łatwo zepsuciu. Sprężyna ta, zapomocą dźwigni połączona jest z drążkiem sterowym i ramą narzędziową. Przez opuszczenie ramy narzędziowej do pracy, sprężyna się ściąga i wyrównuje ciężar ramy. Przez zastosowanie odpowiedniej dźwigni, utrzymuje się rama narzędziowa w właściwym poziomie położenia do roli. Podnoszenie ramy narzędziowej uskutecznia się przez użycie linki drucianej, umieszczonej przy prawej ręce steru, połączenie zaś drążka sterowego z belką narzędziową działa na przestawienie kąta cięcia, które dokonywa się przez okręcenie dźwigni, przyczem belka narzędziowa się unosi.

Szerokość robocza opełacza dostosowana jest ściśle do szerokości siewnika. Szerokość ta waha się od 2—4 m., zależnie od posiadanego siewnika. Konstrukcja przedniej części opełacza jest dostosowana, by móc przednią część siewnika zastosować do opełacza, wskutek czego szerokość opełacza jest idealnie równa, a praca postępuje prawidłowo i równo.

Sposób sterowania jest lekki i pewny, a to ze względu na możliwość łatwego przesuwania ramy narzędziowej w bok, przyczem zagłębienie i unoszenie ramy narzędziowej uskutecznia się bardzo szybko. Ster przedni, o drążku zębatym, działa na przodek opełacza i pozwala sterować całą maszyną niezależnie od chodu koni.

Na specjalne podkreślenie zasługuje część robocza opełacza, tak zwane równoległoboki, które stwarzają, że części robocze unoszą się do góry, lub opadają wdół, zależnie od nierówności terenu, przyczem noże zachowują jeden i ten sam ukos względem powierzchni roli. Równoległoboki opełacza „Pflanzenhilfe" umieszczone są idealnie, wskutek czego wymiana ich i dźwigni jest szybka i odbywa się bez straty czasu. Równoległoboki te wyrabiane są również z mosiądzu ze stalowemi tulejkami, które są trwalsze i nie ulegają łatwo zepsuciu. Dalszem praktycznem urządzeniem jest zmiana kąta cięcia, która bez przerwy w pracy daje się uskutecznić zapomocą jednej dźwigni. Urządzenie to pozwala na pracę równomierną zarówno w ziemi twardej, jak i w pulchnej, wskutek czego rezultat pracy jest zawsze bezwzględnie dobry. Nadmienić należy, że urządzenie to jest nowością, przez fabrykę opatentowaną, wskutek czego nie posiadają go żadne inne opełacze. Opełacz ten w budowie i wykonaniu jest bardzo trwały. Jest to poważną zaletą, gdyż niejednokrotnie można stwierdzić, że niektóre opełacze, a szczególnie „Korona", są słabo zbudowane, wskutek czego przy używaniu na glebie zwięzłej i gliniastej ulegają łatwemu zepsuciu. Opełacz ten przystosow. jest do użycia go przez zmianę części roboczych jako dołownik do ziemniaków, obsypnik, oraz jako grabie konne. Jest to więc maszyna kombinowana, z której zapomocą nieskomplikowanych i tanich części roboczych, można uczynić narzędzie pożyteczne i niedzowne w gospodarstwie. Części robocze obsypnika dołączone są do opełacza. Do każdego opełacza dodawana jest ponadto duża serja części roboczych, co pozwala dostosowywać się do zmiennych wymagań pracy. A więc dołączone są gęsie stopki do buraków i do zboża, noże dłutowe 35 i 45 mm. szerokości, pogłębiacze krótkie do użycia z nożem i klamrą, oraz pogłębiacze długie z trzonem do zakładania w miejsce noża.

Śledząc rozwój opełaczy, zauważyć można, że wiele z nich konstrukcję swą wzorują na opełaczu „Pflanzenhilfe". Wielkie podobieństwo konstrukcyjne ma opełacz „Standart" Schmotzera, u którego wiele ulepszeń wzorowanych jest z „Pflanzenhilfe".

Opełacz „Pflanzenhilfe" pracuje bardzo dobrze, zarówno przy zbożu, jak i przy burakach. Obsługa składa się z trzech ludzi, jeden prowadzi konie, drugi sterem przednim prowadzi całą maszynę, a trzeci zapomocą steru tylnego dostosowuje opełacz do drobnych odchyleń rzędów, jednocześnie reguluje, zależnie od tego, czy gleba jest mniej, lub więcej twarda, nacisk sprężynowy na noże. Mimo mocna i pozornie ciężka konstrukcja, opełacz pracuje lekko, a jako siła pociągowa wystarczają, nawet na dość ciężkiej glebie, dwa średnie konie".

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

Elastyczny przyrząd pociągowy

Jednem z bardzo ważnych ulepszeń w dziedzinie budowy pługów jest sprężynowy hak pociągowy. Posiada on zdolność wyciągania się w kierunku ruchu pługa oraz wychylania się w boki, a także w górę i na dół, od swego normalnego położenia.

Dzięki temu, nierównomierne stąpanie konia, który przy każdym kroku ma chwile zwalniania i przyspieszania ruchu, nie udziela się pługowi bezpośrednio, a wywołuje jedynie deformację skracania się i wydłużania sprężystego haka pociągowego, pług zaś nie przestaje iść z szybkością równomierną. Mo to doniosłe a bardzo dodatnie znaczenie dla jego działania.

To samo zachodzi, gdy pług natrafia na niespodziewany opór, jak ukryty kamień, korzeń lub stwardnienie gruntu. W pierwszej chwili po uderzeniu rozciąga się jedynie hak sprężynowy, a kiedy jego siła wzrośnie tak, że może przezwyciężyć przeszkodę, zatrzymany na chwilę pług zaczyna znów się posuwać, stopniowo powracając do szybkości normalnej. W ten sposób unika się nagłych szarpnięć, które w zwykłych pługach powodują nieraz wysadzanie ich z roboty i nader szkodliwie wpływają na siły i zdrowie zaprzęgu.

Dokładne pomiary porównawcze, dokonywane na pługach Conat „Unji" przy zastosowaniu haka zwykłego i elastycznego, wykazały, że w tym ostatnim wypadku opór pługa zmniejsza się o 8 do 14%, a wytrzymałość jego na uszkodzenie w twardej lub kamienistej glebie wzrasta mniejwięcej dwa razy, czyli o 100%.

Znaczenie tego ulepszenia pod względem oszczędzania samego konia bodaj czy nie jest jeszcze ważniejsze.

Budowa kół

Koła naszych narzędzi rolniczych zaopatrzone być winny w twarde tulejki (buksy) lane, które po zdarciu mogą być wybite i zastąpione przez nowe tulejki. Smarowanie ich uskutecznia się wtedy zapomocą wazeliny, tłuszczu Towota lub smaru wozowego. W tym celu kółko należy zdjąć z osi. Napychanie smaru zprzodu lub tyłu piasty bez zdejmowania jej z osi stanowi złą praktykę, która bynajmniej nie zapewnia dobrego smarowania, a zanieczyszcza kółko nazewnątrz. Częstość smarowania zależy od rodzaju smaru, a także pory roku i rodzaju pracy i powinna być określona przez praktykę. Jako zasadę pod tym względem przyjąć należy, aby nigdy oś i piasta nie tarły się na sucho.

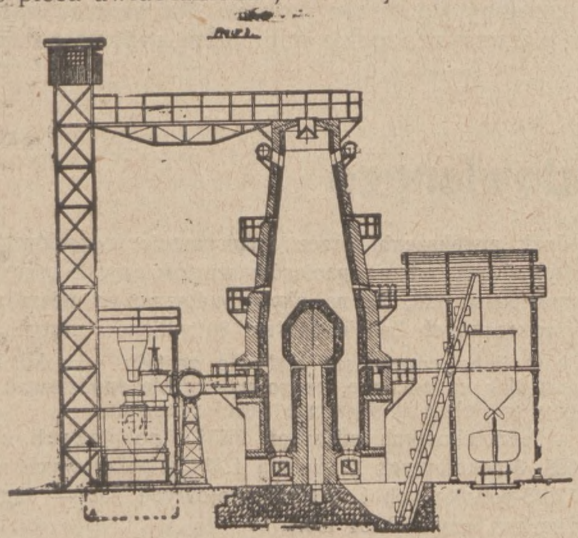
Aby zdjąć koło wystarczy. wyciągnąć lonik z uszkiem i zsunąć obrączkę osiową.

Niestety niedbałe obchodzenie się z narzędziem nie jest rzadkością i nieraz można widzieć w robocie koła bez obrączek osiowych z gwóździem w miejsce zagubionego lub zniszczonego lonika. Skutki takiego niedbalstwa okazują się bardzo szybko. Pług zaczyna chodzić chwiejnie, orka jest zła, a kółko zniszczone.

Piece wapienne, ogrzewane gazem

(Dokończenie.)

Obok powyżej opisanego pieca, wchodzi w rachubę, jako bardzo użyteczny, system pieca okrągłego z wbudowanym rdzeniem, mianowicie wspomniany już piec jednoszybowy dla opalania gazem, dla produkcji wapna około 25 t. na dobę. Konstrukcja takiego pieca uwidoczniona jest na rycinie nr. 2.



Rycina 2.

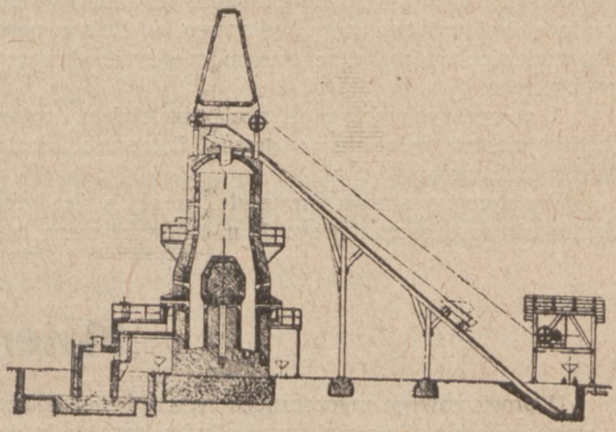
Jak z ryciny tej wynika, piec wyposażony jest wyciągiem bocznym, działającym automatycznie. Dla nadawania wapna przeznaczony wózek, znajdujący się w dole, napełniany jest przez wapienny wóz kolejowy, przejeżdżający ponad nim. Ponad napełnionemi wagonami znajduje się urządzenie maszynowe, z którego to wózek do nadawania wapna wyciągany jest do wylotu. Wózek ten wypróżnia się i wraca na dół z powrotem. Aparatura do nadawania surowego wapna otwiera i zamyka się automatycznie, poza tem posiada stożek do rozpraszania tak, że materjał nadawczy zostanie równomiernie w piecu podzielony.

Piec posiada wbudowany rdzeń szamotowy, przez który wprowadza się wtórne powietrze do pieca. W rozpalonym rdzeniu tym ogrzewa się powietrze na ca. 250°. Gaz przechodzi z generatorów do naokoło położonego kanału dopływowego, osadzając w nim zawartość kurzu, gdzie miesza się z pierwotnem powietrzem ogrzanem w zamurowaniu na 150°, skąd przechodzi przez równomiernie podzielone dysze regulacyjne do wnętrza pieca. Spalenie w tym piecu jest zupełnie równomierne, a wydajność jego bardzo wysoka. Koszty budowy takiego pieca są niższe od poprzednio opisanego.

Szczególna korzyść wbudowanego rdzenia, tworzącego w strefie palenia potrzebny przekrój dla okresu palenia, polega na jego własności jako akumulator cieplny. Wapno palone odbierane jest przez 6 otworów odciągowych, które są podzielone równomiernie dookoła pieca. Dookoła pieca położona jest kolej wąskotorowa, na której znajdują się wozy dla załadowania wapna. Regulacja przeciągu w piecu następuje zapomocą zasuwy wpustowej, wbudowanej u wylotu komina, która zdołu będzie puszczana w ruch. Piec ten uzbrojony jest w silne taśmy. Dla obserwacji działania pieca i usuwania przeszkód przewidziane są, także przy tym piecu, wzierniki w rozmaitych równiach, które łatwo są dostępne z podestów.

Piec ten posiada 3 zwykłe generatory szybowe o przekroju kwadratowym z zamknięciem stożkowem do rozpraszania, naczyniem wodnem, rusztem dachowym, centralnem doprowadzaniem powietrza i pary. Ciśnienie wiatru wynosi 450—500 mm. sł. w. Pomimo bardzo wielka zawartość popiołu w węglu, generatory te działają bardzo dobrze. Przez doprowadzenie pary zapobiega się silnemu spiekaniu żużla. Dwa z tych generatorów są stale w ruchu, podczas gdy trzeci poddaje się odżużlowaniu.

Przy stosowaniu węgla, zawierającego wiele łupków o około 6 200 kal., zużycie węgla wynosi nie więcej jak 18—22 proc. produkcji wapna.



Rycina 3.

Podobny system pieca, dla wydajności około 70 ton wapna na 24 godziny, przedstawia rycina nr. 3. Wysokość właściwego pieca wynosi około 25 m., wewnętrzny przekrój szybu 6 m. Komin nie jest przewidziany przy takim piecu. Odchodzące gazy wyssane zostają zapomocą wentylatora, ponieważ zamierzone jest wydobywanie kwasu węglowego. Transport wagonów z surowem wapnem do wylotu pieca odbywa się przez podwójny, elektrycznie urządzony wyciąg pionowy z chwytaczem, który służy także do przewożenia personelu i wystarczy do obsługi w razie ewentualnej budowy drugiego pieca. Do zużycia wchodzące kawały surowego wapna są wielkości przekroju od 80 do 200 mm. Na wylocie piecowym jest urządzone dośrodkowe podwójne zamknięcie stożkowe, które przez przeciwciężar równoważy się. Odbiór wapna następuje automatycznie, jak też transport palonego wapna do bunkrów. U wyjścia strefy chłodzenia się przewidziane jest 6 automatycznie otwierających i zamykających się otworów do odbioru wapna, które zostają uruchomione zakładką, posuwającą się naokoło wózka do odbioru wapna. Wyżej wspomniany wózek jest poruszany elektrycznie i przechodzi bez przerwy pod stożniami, odbiera wapno z tychże i wypróżnia się przy każdem okrążeniu automatycznie w dole elewatora. Odbiór wapna więc jest ustawiczny.

Do wytwarzania gazu służy generator z rusztem obrotowym o przekroju szybu 3 m. w świetle, który

przeznaczony jest również dla drugiego pieca. Gaz uchodzi z tego generatora do zbiornika pyłu, który to zbiornik zaopatrzony jest w ścianę przedziałową, stąd do pierścieniowego kanału gazowego, znajdującego się w obwodzie pieca, jak też do wbudowanego rdzenia piecowego tak, że przewidziana jest możliwość podwójnego opalania. Opalanie rdzenia, jak i płaszcza piecowego, można regulować i zosobna unieruchamiać. Piec działa zawsze z obydwiema możliwościami opalania. Dysze gazowe płaszcza i rdzenia piecowego znajdują się w jednakowych równiach, zachodzą prqmieniowato i otrzymują minimalną ilość dodatkowego powietrza, które ogrzewa się w płaszczu i w rdzeniu piecowym, na około 150° C. Główna ilość powietrza, która ogrzewa się w strefie chłodzenia się, wpływa do pieca przez 6 regulujących otworów powietrznych. Umożliwiona jest łatwa obserwacja biegu pieca zapomocą dostatecznej ilości wzierników, które znajdują się w różnych równiach. Otwory są łatwo dostępne, gdyż dookoła pieca są przewidziane pomosty biegowe. Wyssane i nagromadzone gazy ulatniają się przez żelazny komin w powietrze.

Generator, który posiada możliwość zgazowania węgla kamiennego aż do 22 ton na dobę, działa dmuchawą o ciśnieniu wiatru około 450 mm. dł. w. Zużycie paliwa przy takim piecu jest bardzo małe i wynosi około 15 proc. produkcji przy zużyciu węgla kamiennego o 7 000 kal. Ciepło, znajdujące się w gazach odchodzących, będzie zużytkowane o ile możności, przez podgrzanie wapna dochodzącego do pieca. Kamień wapienny dostaje się dlatego już w wysokim stopniu rozpalony do strefy palenia. Największą zaletą jest w pierwszym rzędzie minimalne zużycie paliwa.

M. P.

Z przemysłu budowlanego

Ruch budowlany w r. 1930 zapowiada się niepomyślnie. Pogorszyła się znacznie konjunktura gospodarcza w akcji budowlanej, a próby zainteresowania kapitału zagranicznego sprawą budownictwa mieszkaniowego w Polsce napotykają na trudności, związane ze stanem międzynarodowego rynku pieniężnego.

Z powyższych przyczyn akcja budowlana opierać się będzie niemal wyłącznie o pomoc finansową, dostarczoną przez Państwo.

Ministerstwo skarbu przyznało na akcję kredytową dla budownictwa mieszkaniowego 50 miljonów zł, suma ta ulegnie jednak zwiększeniu przez finansowanie indywidualnych budowli drogą zakupu papierów wartościowych przez zakłady ubezpieczeń tak, że na akcję budownictwa mieszkaniowego przeznaczonych będzie ogółem 80 miljonów złotych.

O ileby rozpoczęte budowle zostały w roku bieżącym wszystkie zakończone, czego należy się spodziewać, uzyskanoby w Polsce następujące ilości mieszkań:

Jednoizbowych mieszkań 3.518, 1pokojowych z kuchnią 1608, 3-pokojowych z kuchnią 1.334, 4-pokojowych z kuchnią 412, 5-pokojowych i więcej-pokojowych 132 — razem 8.503 mieszkań, czyli 19.151 izb.

Materjały budowlane

U progu nowego tegorocznego sezonu budowlanego przypominamy szczególniejszej uwadze sfer przemysłu i kupiectwa jedno z najpoważniejszych na ziemiach Zachodniej Polski przedsiębiorstwo handlowe artykułów budowlanych, jakiem jest **Spółka Akcyjna „Materjał Budowlany“** z centralą **w Poznaniu.** Placówka ta, powołana do życia w fazie najkrytyczniejszych warunków gospodarczych przez ludzi wyłącznie z fachu i branży, rozrosła się pod doświadczonem kierownictwem poprzez wszystkie piętrzące się trudności do szczytnych rozmiarów, opanowując intensywnie działalnością swoją przedewszystkiem tereny województw Poznańskiego i Pomorskiego. Na poparcie twierdzenia tego wystarczy przytoczyć rozgałęzienie przedsiębiorstwa: Centrala, jak wspomnieliśmy, mieści się **w Poznaniu** przy ul. Sew. Mielżyńskiego 23, a składnice znajdują się przy ul. Spichrzowej; prócz tego posiada firma dwa oddziały i to **w Toruniu,** przy ul. Żeglarskiej oraz **Bydgoszczy,** przy ul. Florjana 8, natomiast dla obsługi odbiorców dalszych dzielnic pomorskich znajduje się jeszcze **Biuro Sprzedaży w Grudziądzu,** przy ul. Łąkowej 11. Na zbliżający się sezon magazyny firmy zaopatrzone zostały w artykuły budowlane, a mianowicie: cement, wapno, dachówki, cegłę, papy dachowe, smołę, żelazo, gwoździe, gips, trzcinę sufitową, kafle, terrakotowe płyty posadzkowe, glazury, płyty ścienne, rury kamionkowe, materjały na dębową posadzkę parkietową oraz wszelkie inne artykuły wchodzące w zakres budownictwa, które omawiana placówka dostarcza w każdej żądanej ilości i na znanych konkurencyjnych warunkach. — Przy tej sposobności nadmieniamy jeszcze, że hurtownia „Materjał Budowlany“ dostarcza z wyłącznego przedstawicielstwa na ziemie zachodnie, piece opancerzone patentu Szrajber i to mieszkaniowe, kuchenne i przenośne w różnych wielkościach. Piece te wynalazku polskiego ze względu na ich ekonomiczność, 50% oszczędności w opale, znajdują coraz szersze zastosowanie i są ze wszechmiar polecenia godne.

Następnie posiada wyłączne przedstawicielstwa na Polskę wzgl. Wielkopolskę i Pomorze:

a) **dachówkę azbestowo-cementową „Eternit“** znaną jako całkowicie **ogniotrwały, lekki i tani** materjał dachowy,
b) **specjalną papę asfaltową „Koriolit“** niewymagającą konserwacji napraw przez całe lata,
c) **siatkę ceglaną „Staussa“** do sufitów, sklepień, słupów i ścian,
d) **wszelkie wyroby szamotowe Kawenczyńskich Zakładów Ceramicznych,** wytrzymujące temperaturę do 35 stoż. „Seg“.
e) **posadzkę korkową „Suberit“** zastępującą zupełnie tak bardzo w Polsce używane linoleum,
f) **stałe i przenośne piece oraz kuchnie opancerzone** „Patentu Szrajbera“

a poza tem:

układa posadzki: terrazzowe, ksylolitowe, terrakotowe, korkowe „Suberit“ i parkietowe;
wykłada ściany: płytkami glazurowanemi i płytami ze szkła opalowego;
wykonuje pokrycia dachów: dachówką azbestowo-cementową „Eternit“ i specjalną papą asfaltową „Koriolit“;
buduje: piece i kuchnie opancerzone „Patentu Szrajbera“.

Wszelkie powyższe prace wykonuje przez specjalnych fachowców i za wykonane prace przyjmuje pełną gwarancję.

Na życzenie chętnie służy informacjami i szczegółowemi ofertami.

WIADOMOŚCI DROBNE

KONFERENCJA W SPRAWIE BUDOWNICTWA MIESZKANIOWEGO ZAKŁADÓW UBEZP. SPOŁ.

W związku z akcją budowlaną zakładów ubezpieczeń społecznych w Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej pod przewodnictwem ministra Prystora odbyło się trzecie posiedzenie Komisji Budżetowej.

Po wysłuchaniu sprawozdania z działalności biura projektów, na posiedzeniu ustalono tryb postępowania przy zatwierdzeniu przez władze zakładów, szkiców i projektów, opracowanych przez biuro projektów.

Następnie przyjęto tezy do statutu Stowarzyszenia Budowlano-Mieszkaniowego zakładów ubezpieczeń społecznych. Stowarzyczenie to, jako organizacja powołana z ramienia wszystkich zakładów ubezpieczeń społecznych, będzie miało na celu kooperacją akcji budowlanej zakładów. Obecni na posiedzeniu przedstawiciele organizacyj zawodowych pracowników umysłowych przedstawili dezyderaty swoje w zakresie budowy domów mieszkalnych.

Zjazd przedstawicieli wszystkich zakładów ubezpieczeń społecznych odbędzie się w dniu 12 kwietnia b. r. w celu uchwalenia statutu stowarzyszeń budowlano-mieszkalnych zakładów ubezpieczeń społecznych. Jak wiadomo, zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 4-go grudnia r. ub. zakłady ubezpieczeń społecznych uchwaliły przeznaczyć w ciągu 5 lat 125 milj. zł. na budowę tanich mieszkań dla pracowników umysłowych i robotników. Na rok 1930 i 1931 przeznaczono 37 milj. złotych.

O 6 MILJONÓW ZŁ. NA RUCH BUDOWLANY W WARSZAWIE.

Komitet Rozbudowy m. stoł. Warszawy posiada zupełnie wykończone i w szczegółach opracowane projekty budowy kompleksów małych mieszkań 1-, 2- i 3-izbowych na ul. Odrowąża (Praga), Okopowej (Powązki) i w Al. Wojska Polskiego (Żolibórz). Pierwsza serja robót, która winna być wykonana w tym roku, obejmuje tylko część zamierzonych projektów budowlanych kosztem 6 miljonów zł., co przysporzyłoby miastu z ogólnej liczby 15.000 izb, objętych programem, narazie 1.200 izb.

Ponieważ rozwiązanie zagadnienia budowlanego zależy obecnie wyłącznie od uzyskania na ten cel długoterminowego i nisko oprocentowanego kredytu, Zarząd miasta wystąpił z odpowiednim memorjałem do władz państwowych, które jedynie mogą obecnie takiego kredytu udzielić.

KAPITAŁ AMERYKAŃSKI NA PODTRZYMANIE AKCJI BUDOWLANEJ W POLSCE.

W Warszawie ma powstać wkrótce towarzystwo pod firmą „American Polish Finance Construktion Co. Ltd.", które będzie się zajmowało finansowaniem akcji budowlanej w Polsce. Towarzystwo będzie rozporządzało kapitałem amerykańskim w wysokości narazie 5 miljonów dolarów, który z biegiem czasu ma być podwyższony do wysokości 40 miljonów, ewentl. więcej. Finansowane będą tylko te budowle, które zostaną przedstawione Towarzystwu dla kontroli, następnie zaś kontasygnowane przez konsulaty amerykańskie i przedstawione kołom finansującym w Ameryce. Prezesem nowego Towarzystwa zostanie najprawdopodobniej konsul generalny republiki Peru w Warszawie inż. Tadeusz Ogiński.

SYNDYKAT PAPY.

Po dłuższych rokowaniach zawarli polscy fabrykanci papy Syndykat, do którego przystąpiła także fabryka, znajdująca się na terenie Gdańska. Syndykat postanowił wyrabiać papę tylko w razmiarach 80, 100 i 150, a wyjątkowo 200.

Siedziba Syndykatu znajduje się w Warszawie. Powstanie tego Syndykatu będzie miało, jak zapewniają zainteresowane strony, dedatni wpływ na tę gałąź produkcji w Polsce.

KONKURENCJA DRZEWA SOWIECKIEGO NA RYNKACH EUROPEJSKICH.

Wiadomości co do zdolności sowieckiej konkurencji na rynkach zagranicznych w drzewie są różne. Z jednej strony podnosi się, że Sowiety mają bardzo duży niewyzyskany naturalny przyrost drzewa i że poczyniły bardzo duże wkłady dla wyzyskania tego przyrostu — zarówno co do doprowadzenia surowca do tartaków, jak i co do przecierania tegoż, oraz dalszego ekspedjowania uzyskanych materjałów Skądinąd jednak zwracają uwagę, że przeważna część lasów nad brzegami rzek i nad linjami kolejowemi jest już wyrąbana, a nawet jest już zniszczona dość duża ilość lasów ochronnych. Faktem jest jednak, że konkurencja sowiecka, zwłaszcza przy obecnym zastoju budownictwa w wielu państwach Europy, a w szczególności w Niemczech, nawet małemi ilościami może psuć rynek. M. in. w ostatnich dwóch miesiącach konkurencja sowiecka, coprawda także przy dumpingowej obecnie również konkurencji szwedzkiej, spowodowała w Anglji znaczny spadek cen, np. na pewnym gatunku bel z 16, 6 szyl. na Ł 14, 7 szyl.

Skądinąd w obecnej kampanji konkurencja sowiecka powinna być mniej dotkliwa, gdyż wskutek braku śniegu i mrozów Sowiety dokonały wyrębu zaledwie w kilkunastu procentach. W szczególności co do papierówki Sowiety wyzyskały maksymalnie 15 proc., gdyż duże ilości pap'erówki znajdują się na błotach, które nie zamarzły i do których wskutek tego nie było dostępu. Zresztą w tej kampanji z analogicznych przyczyn także i Polska nie wykonała więcej, jak kilkadziesiąt procent przewidzianego wyrębu.

FRANCJA NA PIERWSZEM MIEJSCU POD WZGLĘDEM DRÓG.

Wbrew powszechnemu mniemaniu — jak podaje Biuro Informacyjne General Motors — Stany Zjednoczone nie posiadają największej ilości dróg bitych na milę kwadratową. Pierwsze miejsce pod tym względem zajmuje Francja, albowiem posiada ona 1 milę dróg bitych na 0.48 mil kw. Anglja stoi na drugiem miejscu — 1 mila dróg bitych na 0,49 mil kw.; zaś w Stanach Zjednoczonych przypada 1 mila dróg bitych na 1,01 mili kw.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 9. 4. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska. Cegła 70—80, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 90—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 100 do 105 zł, cegła górnośląska loco cegielnia górnośląska kosztuje 60 do 68 zł., plus fracht do Warszawy 32—35, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105. Cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 60—65, fracht 30, loco budowa 105—110. Cegła dziurawka za 1000 sztuk 108—110 zł franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł. franco wagon Warszawa, dachówka falcówka. Kafle białe loco skład w Warszawie 0.50—0.55, podwójne (winkle i karnesy) 1—1.10. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł, doliczając do tego 1 zł zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26.50, loco budowa 27.50, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24.50 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się taniej, a mianowicie ponieważ worek za 50 kg. kosztuje tylko 0 55, plus 6 groszy stempel, to 50 kg. cementu w worku pap. 5.39 zł, a 200 kg. 21.45 zł loco skład 22.25, łącznie z podatkiem i zarobkiem 25. Wapno różnych gatunków franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6, II gat. 5.40, III gat. 5. Jaworznia kielecka I gat. 5.40. Zagórze kieleckie 5. Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie I gat. 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, sosnowieckie I gat. 4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje

2 zł, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50 maximum, 8 wapna lasowane za 1 m.^{3} z dostawą na budowę 45—50 zł, stare lasowane, mające conajmniej rok oddawane jest w cenie minimum 50 zł, a młodsze 45 zł. Gips solwayski za 100 kg. loco skład murarski 11, sztukatorski 12, modelarski 13, a alabastrowy 17, wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 2 do 3 zł na worku 100 kg. taniej, co do wapna, to w okresie zimowym składy otrzymują 10 proc. rabatu od wapienników, nie licząc skonta gotówkowego, które otrzymują składy oprócz tego. Sezon budowlany dotychczas się nie rozpoczął, wszyscy oczekują, że z chwilą rozpoczęcia przydzielania pożyczek przez B. G. K. w wysokości 60 miljonów zł z funduszów państwowych, oraz 20 miljonów zł. z funduszów bankowych, ruch budowlany znacznie się ożywi, gdyż na m. Warszawę z tego przypadałoby ca. 30 miljonów złotych.

Bydgoszcz, 9. 4. Ceramiczne zakłady natują za 100 sztuk w zł. Cegła I klasy 75, dreny 1½ cal. 77, 2 cal. 88, 3 cal. 176, 4 cal. 286, 5 cal. 440, 6 cal. 630, 7 cal. 1 100, 8 cal. 1 540, Sufitówka 7×10×25 110, 81½×12×25 127, 10×15×25 138, cegła Westphala 15×25×25 310, 12×25×25 286, cegła pustaki 27×13×6 77.. Sytuacja w cegielnictwie z powodu braku budowli jest katastrofalna. Zapasy z ubiegłej kampanji jeszcze nie są wysprzedane. Cegielnie wstrzymują się od rozpoczęcia prac na rok 1930. Obroty w tym roku przypuszczalnie nie dosięgną 20 proc. obrotów z roku 1928 i 30 proc. z roku 1929.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 9. 4. Surówka odlewnicza „Huty Pokoju" oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimska 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Katowice, 9. 4. Ceny blachy cynkowej za 1000 kg. franco st. Chebzie na Górnym Śląsku: Blacha cynkowa przy odbiorze 30 ton Ł 27, od 5—30 ton 27.10, do 5 ton dla kupców 28½ Ł, dla konsumentów 29½ Ł, w składach detalicznych za 1 kg. w zł: dla kupców 1.31, dla konsumentów 1.35. Wobec słabego ruchu budowlanego zapotrzebowanie na blachę cynkową umiarkowane.

Biel cynkowa. Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie notuje wzrost eksportu bieli cynkowej w lutym w porównaniu ze styczniem rb. 9-krotny, natomiast w stosunku do lutego roku 1929 zaznacza się spadek o 25 proc. Przeszkodami rozwoju eksportu są koszty przewozu, utrudniające konkurencję z fabrykami niemieckiemi i belgijskiemi, oraz cło od importu surowca (cynku twardego — 16.20 zł od 100 kg. niepokrywające się z premjami eksportowemi przy wywozie bieli cynkowej, które wynoszą zł 7.50.

Berlin, 9. 4. Urz. not. metali w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna na dostawę cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 170½, oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, dtto. w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, nikiel czysty 98—99 proc. 350, antymon Regulus 58—61, srebro w sztabach ca. 900 za kg. 57¼—59¼, złoto w wolnych obr. za 10 gr. 28—28.20, platyna w wolnych obr. za 1 gr. 6½—8½.

Londyn, 9. 4. Srebro 19 7/16, srebro na dostawę 19 3/8, złoto 84.11¼ d za 1 uncję.

Londyn, 9. 4. (Urz.) Not. metali w Ł za tonę. Miedź: Standard per kasa 68 3/16—68¼, 3 mies. 67 3/8—67½, Settl. 68¼, Elektrolyt. 83½ do 83¾, best selected 74¾—76, Elektrowirebars 83¾, cyna: Standard per kasa 165¾—166, 3 mies. 167 5/8—167¾, Settl. 165¾, Banka (obr. nieof.) 170¼, Straits (obr. nieof.) 168, ołów: zagran. dost. natychm. 18 3/8, termin. 18 9/16, Settl. 18 3/8, cynk: zwykły dost. natychm. 18 3/16, termin. 18¾, Settl. 18 1/8. Not. nieof.: rtęć 22¾—22 7/8, Wolfram 25½.

Nowy Jork, 8. 4. Not. metali w cts. za 1 lb. Miedź lake loco 18 1/8, elektrolityczna loco 18, fas N. Jork 17 7/8, na 3 miesiące 17 7/8, Casting Refinery loco fob N. Jork 17 1/8, cif Hamburg 18.30. Cyna N. Jork Straits loco 36 3/8, na kwiecień 36½. Ołów N. Jork loco 5½, East St. Louis loco 5.40. Cynk East St. Louis loco 497½. Srebro zagran. w cts. za uncję 42¼. Platyna 43. Aluminjum 98—99 proc. loco 24½. Nikiel w sztabach loco 35. Blacha biała fob Pittsburg 5¼.

DRZEWO.

Bydgoszcz, 9. 4. Dyrekcja Lasów Państwowych w Bydgoszczy notowała w mies. marcu br. przeciętnie za 1 m. sześc. budulca sosnowego loco wagon zł 50, za 1 mp. szczap sosnow. loco wagon zł 17.50, za 1 m. kopaln. sosnow. loco wagon 23 zł.

Gdańsk, 9. 4. Drzewo użytkowe w stanie okrągłym według Dep. Leśnictwa: Sosnowe słupy telegraficzne od 12 cm. za m. sześc. 25—27 szyl. ang. — od 15 cm. za m.^{3} 30—32, drewno kopalniane za m.^{3} 18—19, dłużyce za m.^{3} —, dębowe kloce I-a 30—39 cm. za m.^{3} 85—95 sh. 40—49—110—115 sh. 50 cm. i wyżej 122½—132, jesionowe kloce I-a 28—40 cm. za m.^{3} fob. Gdańsk. Drewno użytkowe tarte i ciosane: Angielskie bale sosnowe 7"×9" szer. za standard Ł 10.4—11.10, węższe za standard —, bale świerkowe 9.18—10.10, sosnowe sleepry za sztukę 9.1—9.5 sh., materjały tarte od 6+4" — mk. niem. — węższe i cieńsze —, boczki bezsęczne — króciaki —, środkowe i wierzchołkowe materjały tarte z drewna dostarczanego wodą —, środkowe i wierzchołkowe materjały tarte z drewna dostarczanego koleją —, dębowe materjały tarte z bloków 30—34 cm. fob. Gdańsk 10/12 mm. za 1 m.^{3} Ł 9¼—9½, 15/20 mm. za 1 m.^{3} Ł 8—8¼. Dębowe materjały tarte z bloków 35—39 cm. 10/12 mm. za 1 m.^{3} Ł 10—10¾ fob. Gdańsk, 15/20 mm. za 1 m.^{3} Ł 8¼—9¼ fob. Gdańsk. Dębowe materjały tarte z bloków 40—45 cm. 10/12 za 1 m.^{3} Ł 11—11½, 15/20 mm. za 1 m.^{3} Ł 9¼—9¾. Dębowe materjały tarte z bloków 41 cm. i wyżej 10/12 mm. za 1 m.^{3} Ł 11¾—12¾, 15/20 mm. za 1m.^{3} Ł 9¼—10¾.

ZŁOTY W DNIU 9 KWIETNIA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.58—57.73, złoty 57.61—57.76, Berlin przekaz na Warszawę 46.80—47, na Poznań i Katowice 46.85—47.05, Medjolan 213½, Praga 378, Wiedeń 79.40—79.68, Zurych 57.90.

Przetargi • Submisje • Licytacje

OGŁOSZENIE PRZETARGU OFERTOWEGO.

Centralne Biuro Hydrograficzne Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie rozpisuje publiczny przetarg ofertowy na wykonać się mające roboty przy budowie limnigrafu (wodowskazu samoczynnego) na lewym brzegu Wisły, obok mostu Kierbedzia, a mianowicie:

a) wybudowanie studni betonowej systemem wiertniczym,

b) doprowadzenie wody do studni z Wisły rurami lanożelaznemi,

c) wybudowanie nad studnią pawiloniku betonowego.

Szczegółowe plany i warunki techniczne budowy o oddaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych przejrzeć można w biurze tegoż urzędu w godzinach 9—12.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na budowę limnigrafu w Warszawie" wraz z dowodem złożenia 3 proc. wadjum w Kasie Skarbowej od sumy oferowanej składać należy do dnia 12 kwietnia rb. w Centralnem Biurze Hydrograficznem, plac Dąbrowskiego 8 do godziny 12-ej.

Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Naczelnik Centralnego Biura Hydrograficznego
(—) Inż. Zubrzycki.

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 5 maja 1930 r. przetarg na dostawę:

100 obsad klocka skład. żeliwn. rys. nr. r. w. 192, 3000 wstawek klocka rys. nr. r. w. — 193 do wag. osob. (firma, która otrzyma zamówienie na obsady i wstawki klocka, obowiązana będzie nabyć od Dyrekcji nie mniej jak 24 000 kg. starych kół Griffina po 17 gr. za kg. loco Mag. Zasobów nr. 3 na st. Warszawa-Praga) przyrządy do poduszek maźn. z pałąkami 200 szt. wg. wzoru N. 975 180×110 m/m, 50 szt. nr. 973 — 130×110 m/m, bez pałąków 200 szt. N. 971 — 180×110, 200 szt. Nr. 974 — 180×125 i 150 szt. Nr. 972 — 150×95 m/m, 2000 krążków żel. pod zderz. 2 1/16" wzór Nr. 159, 350 panewek stal, lan. do maźnic wag. amer. wzór N. 249, 44 nasuwek do haka pociągl. na 2 kliny stal. lane mar. IV — wewn. tocz. rys. 640/49. T. IV-b, 150 spodów maźn. i 50 wierzchów W W 2 rys. Nr. 128, 150 spodów i 60 wierzchów W W 4 Nr. 1500, 243 panewek do maźn. 13—15 rys. 474 z mod. fabr., 2100 pasów parc. do okien wag. szer. 40 m/m z wałeczkami drewn. na jednym końcu i 3-ma dziurk. do zapinania dług. 1 mtr., 5 kg. pasów z sierści wielbł. szer. 50 m/m., 4 kg. szer. 60 m/m. i 25 mtr. szer. 80 m/m., 450 ścierek do mycia podłóg i 1150 szt. do kurzu, 1500 m. b. linki konop. do blok. o grub. 6 m/m. i 3000 mb. 8 m/m., 45 kg. takiejże linki 6 m/m i 25 kg. 8 m/m., 50 worków jutowych, 230 kg. skóry wyściełk., 100 m. b. taśmy parc. do okien szer. 25 m/m., 30 mtr. flaneli (bai) podług wzoru, 700 m. b. taśmy parc. szer. 25 m/m., 170 m. b. tkaniny czerw. na chorągiew. szer. 75 cm., 5, 6 m. b. pasów pędn. pojed. szer. 66×5 m/m., 14,4 m. b. szer. 40×4,5, 43,1 m. b. szer. 80×5, 25,9 m. b. szer. 90×5, 2 kg. szer. 25×4, 1 kg. — 30×4, 9 kg. — 40×4,5, 35 kg. — 50×5, 30 kg. — 60×5, 75 kg. — 75×5, 15 kg. — 90×5, 72 kg. — 100×6 i 5,2 m. b. szer. 180×7 m/m., 400 mtr. linki stal. ocynk. średn. 5 m/m. 3000 mtr. średn. 6 m/m i 233 kg. średn. 16—22 m/m., przewodniki miedz. gołe: 2657 kg. drutu średn. 4—10 m/m i 1455 kg. linki średn. 10—35 m/m., 380 kg. drutu miedz. wiązałk. średn. 1 i 2 m/m., 3000 kg. drutu stal. ocynk. sygn. średn. 4 m/m. i 6000 kg. tegoż średn. 5 m/m., 47160 mtr. przewodnika i sznura miedz. izolow. o różn. markach i przekrojach, 10 000 mtr. sześc. tlenu w butlach kolej., 150 m. sześc. wodoru, 150 m. sześc. acetylenu, 3500 kg. ługu mydła szarego, 6000 kg. karbolineum mar. „Chronol" i 4000 kg. zwykłego do drzewa, 1000 kg. kredy w kaw. wg. war. techn., 30 000 kg. karbidu o granul. 35/80 m/m.

Oferując powyższe ilości firma zechce wskazać, czy w razie dalszych potrzeb Dyrekcji zechce utrzymać ceny do końca roku bież.

Oferty składać należy do dnia 5 maja rb. do godz. 15-ej do skrzynki znajdującej się w W-le Zasobów, Al. Jerozolimskie 1/3. Tam również są do obejrzenia wzory, wykazy i rysunki w godz. 10—12.

Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następnego o godz. 9-ej. Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" nr. 19 z dn. 24 stycznia 1930 r. Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju nr. 10 za opłatą 1 zł, warunki techn. po 50 gr. za egzempl.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie rozpisuje publiczny przetarg ofertowy na roboty remontowe w gmachach Centrali Ministerstwa Skarbu w Warszawie przy ul. Rymarskiej 1, 3, 5 i Leszno 5.

Ślepe kosztorysy, warunki techniczne oraz warunki przetargowe otrzymać można w biurze Urzędu przy ul. Długiej Nr. 50, II p., w godzinach 9—12, za opłatą 15 złotych. Tamże przeglądać można: przepisy tymczasowe o oddaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych oraz projekt umowy. Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty remontowe w gmachach Centrali Ministerstwa Skarbu w Warszawie", wraz z dowodem złożenia 5% wadjum od sumy oferowanej, składać należy do dnia 23 kwietnia r. b. w biurze Urzędu przy ul. Długiej Nr. 50, do godziny 12-ej. Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik
Urzędu Budowy Gmachów Państwowych
w m. st. Warszawie
(—) T. Szanior.

PRZETARG PUBLICZNY.

Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy ogłasza przetarg na dostarczenie i zmontowanie aparatury specjalnej dla filtrów pośpiesznych przy ul. Suchej, róg Nowowiejskiej.

Warunki przetargu, wzór deklaracji ofertowej, wykaz przedmiotów, warunki techniczne i wzór umowy można otrzymać w Biurze Budowy Filtrów Pośpiesznych, przy ul. Suchej róg Nowowiejskiej, w godzinach 9—14 do dnia 15 kwietnia 1930 r. po okazaniu kwitu Kasy Dyrekcji Wodociągów na wpłaconą sumę zł 300.

Tamże udzielane będą wszelkie wyjaśnienia.

Oferta powinna być złożona w kopercie zalakowanej pieczęciami firmy, z napisem „Oferta na dostawę aparatury dla Zakładu filtrów pośpiesznych w Warszawie" z powołaniem się na Nr. i datę kwitu kasy Dyrekcji Wodociągów na złożone wadjum w sumie zł 35.000.

Oferty należy złożyć w Sekcji Zakupów Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji, ul. Senatorska 14 do dnia 1 maja 1930 r. do godziny 12 w południe. Po upływie tego terminu złożone oferty będą nieważne.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo wyboru oferty niezależnie od ceny ofertowej oraz prawo unieważnienia całego przetargu.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie niniejszem ogłasza publiczny przetarg pisemny na wykonanie i montaż z materjałów firmy ok. 290 ton konstrukcji żelaznej dla II serji robót przy budowie wiaduktu nad ul. Piłsudskiego w Sosnowcu.

Konstrukcja żelazna winna być wykonana w fabryce i zmontowana na miejscu przeznaczenia do dnia 1 stycznia 1931 roku.

Firma stająca do przetargu winna złożyć w Kasie Głównej Dyrekcji lub jakiejkolwiek kolejowej wadjum w wysokości 5000 zł w formie ustalonej przez Ministerstwo Skarbu.

Oferty tylko na całość, a nie na część robót, należy składać do godz. 15-ej dnia 5-go maja r. b. do skrzynki, znajdującej się w korytarzu biura Wydziału Zasobów D. K. P. w Warszawie, Al. Jerozolimska Nr. 1/3.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi w Prezydjum Dyrekcji dnia 6-go maja 1930 r.

Bliższe szczegóły przetargu i wykonania robót, jak również rysunki konstrukcji żelaznej, można przeglądać lub sporządzać z tychże materjałów notatki w Dziale Podtorza i Mostów Wydziału Drogowego, D. K. P. w Warszawie, Plac Trzech Krzyży Nr. 8, Piętro V-te, od godziny 12-ej do godz. 15-ej w dni urzędowe.

Tam również można otrzymać „Warunki Przetargu" oraz druki kosztorysu po wpłaceniu 10 zł, stanowiących zwrot kosztów sporządzenia tych druków.

PRZETARG.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia o przetargu ofertowym, który odbędzie się dn. 13 maja 1930 r. o godz. 11 na sprzedaż parowozów nadających się do ruchu.

Szczegółowe ogłoszenia zamieszczone są w „Monitorze Polskim" Nr. 64 z dn. 18. III. i „Gazecie Polskiej" Nr. 74 z dn. 16. III. 1930 r.

SPRZEDAŻ DRZEWA.

Dnia 29 kwietnia o godzinie 12-ej w południe odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach, ul. Florjańska nr. 10 przetarg ustny i za pomocą ofert pisemnych na sprzedaż materjałów tartych, drewna w stanie wyrobionym, papierówki i opału.

Szczegółowe warunki przeprowadzenia przetargu, oraz dokładny wykaz jednostek przetargowych są do przejrzenia w biurze Dyrekcji.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie około 5.000 m³ robót ziemnych pod fundamenty gmachu Urzędów Skarbowych w Katowicach róg ulicy Zielonej i Wandy. Termin wykończenia robót 31 maja br.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach zaopatrzonych odpowiednim napisem, w kancelarji Wydziału Robót Publicznych (Województwo drzwi Nr. 805), gdzie też są do nabycia po cenie własnych kosztów druki, potrzebne do oferowania, jako załączniki przyszłej umowy.

Termin składania ofert upływa w dniu 15 kwietnia br. o godz. 10-ej, poczem nastąpi ich otwarcie w Wydziale Robót Publicznych (drzwi 916).

Do ofert należy dołączyć wadjum w wysokości 5% oferowanej kwoty w postaci, jak ustalają przepisy.

Nie będą rozpatrywane oferty złożone bez wadjum, lub z wadjum nieodpowiadającem przepisom, po terminie, na formularzach nieoryginalnych, przez przedsiębiorcę niepodpisanych, poprawianych, uzupełnianych nienależycie wypełnionych.

Za Wojewodę:
Inż. H. Zawadowski, m. p.
Naczelnik Wydziału Robót Publiczn.

Śląski Urząd Wojewódzki rozpisuje ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie robót ziemnych i brukarskich na sześciu odcinkach drogi Katowice — Szarlej o łącznej powierzchni 40 620 mtr. kwadr. z terminem składania ofert do dnia 14-go kwietnia br. do godziny 12.

Bliższe szczegóły przetargu są podane w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego nr. 10.

Za wojewodę: **Inż. Zawadowski** mp.,
naczelnik Wydziału Robót Publiczn.

Wydział Powiatowy w Wąbrzeźnie (Pomorze) ogłasza

PRZETARG OFERTOWY

na dostawe

400 sztuk

podkładów dębowych

wzgl. **sosnowych** normalno - torowych, zdrowych, zimowego cięcia 1928/29 r., 4-stronnie wzgl. 2-stronnie obrobionych 250 cm. długości, 14 cm. wysokości i 24 cm. szerokości i wyżej mierzone w środku.

Oferty pisemne na dostawę podkładów uprasza się złożyć do dnia 1 maja 1930 r. w Wydziale Powiatowym w Wąbrzeźnie.

W ofertach należy wymienić cenę za sztukę loco Zakłady Impregnacyjne w Solcu koło Bydgoszczy.

Wąbrzeźno, dnia 8 kwietnia 1930 r.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego:
(—) DR. E. PRADZYŃSKI
Starosta Powiatowy.

8718

PRZETARG.

Komitet Budowy Gmachu Funduszu Bezrobocia rozpisuje przetarg na prace blacharskie (dekarskie) tego gmachu.

Ślepe kosztorysy za opłatą 5 zł, oraz bliższe informacje można otrzymać od kierownika budowy inż. Niekrasza w Urzędzie Wojewódzkim, pokój nr. 50. Oferty w opieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na prace blacharskie (dekarskie) przy budowie gmachu Funduszu Bezrobocia w Toruniu“ składać należy tamże do godziny 11-ej dnia 17-go kwietnia br., załączając dowód ze złożonego w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej.

Po tej godzinie rozpocznie się rozprawa ofertowa. Zastrzega się dowolny wybór oferenta.

Przewodniczący Komitetu Budowy:

Urząd Wojewódzki, Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę trzech równych przęseł łukowych żelbetowych mostu na Dunajcu w Krościenku, z tem, że w roku bieżącym budowanem będzie tylko jedno przęsło.

Termin składania ofert w Dyrekcji Robót Publicznych upływa we wtorek 15 kwietnia 1930, godz. 11, gdzie można przeglądać w godzinach urzędowych plany i warunki budowy.

Cementu do budowy dostarczy Spółka Drogowa, finansująca powyższą budowę. — Wadjum ma wynosić 5 proc. oferowanej sumy od jednego przęsła. — Szczegółowy tekst niniejszego ogłoszenia znajduje się w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim i Monitorze Polskim.

Za wojewodę: **Inż. J. Jarosławiecki** mp.
w z. Dyrektora Robót Publicznych.

OGŁOSZENIE LICYTACJI.

Celem oddania w przedsiębiorstwo budowy kanału miejskiego w otworzyć się mającej ulicy na błoniach grzegórzeckich, o łącznej długości 293 mb. o przekrojach 150/100 i 30 cm., odbędzie się w Budownictwie Miejskiem, Oddz. B. rozprawa zapomocą ofert pisemnych w dniu 17-go kwietnia 1930 r. o godzinie 12-tej w południe.

Przy robotach tych ma przedsiębiorstwo zająć wyłącznie robotników bezrobotnych, za pośrednictwem Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy. Wadjum wynosi 5 proc. oferowanej kwoty.

Plany, przedmiar i warunki budowy można przeglądnąć w Biurze Kanalizacji Miasta, drzwi nr. 12 w godzinach urzędowych, gdzie też będą wydawane druki ofertowe za opłatą 3 zł.

Oferty wniesione po terminie, lub nie sporządzone według wzoru nie będą uwzględnione.

Kraków, dnia 2 kwietnia 1930 r.

Magistrat stoł. król. m. Krakowa.
Prezydent miasta: w z. **Ostrowski**, mp.

Urząd Wojewódzki, Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę jednego przęsła łukowego żelbetonowego mostu na Sole w Kobiernicach o rozpiętości 68 m.

Termin składania ofert w Dyrekcji Robót Publicznych upływa we czwartek 17 kwietnia 1930, godzinie 11-ej, gdzie można przeglądnąć w godzinach urzędowych plany i warunki budowy.

Cementu do budowy dostarczy Dyrekcja Robót Publiczn. Wadjum ma wynosić 5% oferowanej sumy.

Szczegółowy tekst niniejszego ogłoszenia znajduje się w „Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim“ i „Monitorze Polskim“.

W Krakowie, dnia 22 marca 1930 r.

Za Wojewodę:
wz. **Inż. J. Jarosławiecki** mp.
Dyrektor Robót Publicznych.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Chrzanowie ogłasza

PRZETARG OFERTOWY

na dostawę:

1) 15.000 kg. oleju gazowego, czystego,
2) 10.000 kg. benzyny czyszczonej o c. g. 720/30
3) 5.000 kg. oliwy Caroil B. B. gęstej,
4) 2.000 kg. Towottea 1-a.

Materjały te mają być pierwszej jakości.

Oferty z cenami jednostkowemi, należy składać w Powiatowym Zarządzie Drogowym w Chrzanowie do dnia 15 kwietnia 1930 r. godziny 12-ej, gdzie o tym czasie nastąpi otwarcie ofert i przetarg ustny oferujących.

Dostawa ma być uskuteczniona do dni 10-ciu od dnia zawiadomienia o przydzieleniu dostawy.

Powiatowy Zarząd drogowy zastrzega, że:

1) dostawa może być pomniejszoną lub powiększoną o 50 procent z ilości zapodanych pod 1, 2, 3, 4.

2) wolną rękę w oddaniu lub nieoddaniu dostawy.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego: **Inż. Oszacki.**
Przewodniczący Zarządu Powiat., Starosta Pow. **Dr. Łęcki.**

Urząd miejski w Lubaczowie ogłasza

KONKURS

na budowę elektrowni i instalację prądu w Lubaczowie z prawem eksploatowania przez przedsiębiorcę na własny rachunek.

Uprawnienie rządowe i plany przeglądać można w Urzędzie gminnym.

Oferty z dokładnem zapodaniem warunków wnosić należy najdalej do dnia 15 kwietnia 1930.

Lubaczów, dnia 20 marca 1930.

Burmistrz: **Franciszek Mazurkiewicz** w. z.

PRZETARG.

Magistrat król. woln. miasta Drohobycza ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na wykonanie zbiornika dla wodociągu miejskiego w Drohobyczu.

Zbiornik żelazno-betonowy o przekroju kołowym będzie posiadał dwie komory współśrodkowe dla pojemności 1 200 m^3 wody.

Oferować należy w dwóch alternatywach:

1. Wykonanie zbiornika kompletne z własnym materjałem drzewnym na oszalowanie i rusztowania.

2. Kompletne wykonanie tego zbiornika z materjałem na oszalowanie i rusztowanie, dostarczonym przez Magistrat.

Magistrat wykonuje sam we własnym zakresie wszelkie roboty ziemne, a więc wykopy i zasypanie zbiornika, dostarcza też przedsiębiorcy wszelkiego materjału budowlanego, jak cement, piasek, żwir, żelazo i wodę, może też dostarczyć własnego materjału na oszalowanie i rusztowanie.

Plany zbiornika, ślepe kosztorysy i wszelkie inne daty otrzymać mogą oferenci w biurze technicznem Magistratu, ratusz, I. p., pokój nr. 25.

Do oferty należy dołączyć kwit na złożone wadjum w Kasiej Miejskiej w kwocie 5 proc. oferowanej sumy.

Magistrat zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, jak również nieuwzględnienie żadnej oferty.

Burmistrz: **Inż. Leon Reutt wr.**

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie przy ul. Słowackiego 2 podaje do wiadomości, że w dniu 29 kwietnia 1930 roku odbędzie się przetarg publiczny na dostawę w ciągu roku od daty zawarcia odnośnej umowy — 5.200 części do wagonów szerokotorowych.

Informacyj udziela dział zakupów Wydziału Zasobów (III piętro, pokój 38) w dnie urzędowe od godziny 12 do 13-ej.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w „Monitorze Polskim" Nr. 60 z dnia 13. III r. b. przetarg publiczny wyznaczony na dzień 18. IV. r. b. na dostawę materjałów budowlanych.

OGŁOSZENIE.

Magistrat miasta Pułtuska ogłasza przetarg ofertowy nieograniczony na budowę i eksploatację przystanku autobusowego w m. Pułtusku i innych budowli do tego przynależnych.

Oferty należy składać oddzielnie na przystanek większy, którego koszt wyniósłby około 180 000 zł i mniejszy, którego koszt wyniósłby około 30 000 zł.

W ofertach należy podać żądaną ilość lat eksploatacji. Plany i warunki przetargu na miejscu.

Oferty łącznie z wadjum w kwocie 15 000 zł na przystanek większy, lub 3 000 zł na przystanek mniejszy należy składać do dnia 20. 4. 1930 r.

Pułtusk, dnia 5 kwietnia 1930 r.

Burmistrz m. Pułtuska (—) **St. Zabokrzycki.**

PRZETARG PUBLICZNY

Dyrekcja Okręgowa K. P. w Radomiu ogłasza przetarg na budowę 4-ch małych przepustów betonowych oraz przęseł żelbetowych i opór betonowych dla 8-miu mostów małych rozpiętości pod II tor linji Łuków-Dęblin.

Termin składania ofert upływa dnia 16 kwietnia r. b. o godzinie 12-ej.

Bliższe warunki przetargu podane w „Monitorze Polskim" Nr. 65 z dnia 19. III. 1930 r. Szczegółowe warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Drogowym Dyrekcji Radomskiej (Radom, Plac 3-go Maja Nr. 1) za opłatą 1,50 zł. Projekty mostów i przepustów przejrzeć można również w Wydziale Drogowym w Radomiu.

Urząd Wojewódzki — Dyr. Rob. Publ. w Białymstoku zawiadamia, że w dniu 24 kwietnia 1930 roku o godz. 12 rano w garażu Dyrekcji przy ul. Mickiewicza 1 odbędzie się

PUBLICZNA SPRZEDAŻ

przez licytację: 6 samochodów ciężarowych, 7 samochodów osobowych i 1 prasy do siana.

Wszelkich informacyj tyczących się warunków licytacji udziela Dyrekcja Robót Publicznych w Białymstoku, przedmioty przeznaczone do sprzedaży oglądać można w garażu Dyrekcji Robót Publicznych w godzinach od godz. 10 do 13-ej codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt.

PRZETARG PUBLICZNY.

na roboty instalacyjne centralnego ogrzewania i wentylacji oraz wodociągów i kanalizacji w gmachu Okręgowej Izby Kontroli w Brześciu n/B. o kubaturze 8850 m^3 na dzień 15-go kwietnia 1930 r. o godzinie 11-ej ogłasza Dyrekcja Robót Publicznych w Brześciu n/B.

Szczegóły ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 60 z dn. 13. II. 1930 r.

Poleska Dyrekcja Robót Publicznych.

PRZETARG.

Magistrat miasta Lublina ogłasza przetarg publiczny na dostawę 1200 ton kamienia polnego. Szczegóły przetargu ogłoszone w „Lubelskim Dzienniku Wojewódzkim" Nr. 11 r. b.

Magistrat miasta Lublina.

Lokomobila 8678

marki Ernst Förster, Magdeburg, o sile 100—120 KM. na 8 atmosfer, o powierzchni ogrzewalnej 61,7 mtr. kw. budowy 1901 roku, w zupełnie dobrym stanie do sprzedania **Biuro Techniczne S. TERPIŁOWSKI W LUBLINIE**

W rozkwitającem mieście powiatowem Pol. G. Śląska jest natychmiast do sprzedania lub **wydzierżawienia** z powodu wypadku śmierci

Przedsiębiorstwo blacharskie i instalacyjne

ewentl. sklep wraz z mieszkaniem nadające się także dla innych branż na własnym terenie budowlanym. Pierwszorzędne położenie. Znaczne możliwości rozbudowy. Oferty pod „WK. 477" do: **Tow. Rekl. Międz. Sp. z o. o. j. r. Rudolf Mosse, Katowice, Mickiewicza 4.** 8698

Były długoletni szef sprzedaży

koncernu górniczo-hutniczego: surówka żelazna, żelazo walcowane, odlewy: kanalizacyjne, wodociągowe, kuchenne, sanitarne, garnki surowe emaljowane, odlewy centralnego ogrzewania i. p. **przyjmie posadę kierowniczą,** zorganizuje sprzedaż krajową i eksport, posiada wyrobione stosunki. Przyjmie wyłączną sprzedaż. Propozycje pod „Hutodlew" nr. 8714 do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Żelaźniak

lat 24, poszukuje posady ekspedjenta lub magazyniera. Dzielny fachowiec. Dobre świadectwa i referencje. Zgłoszenia upraszam do administracji „Rynku Met. i Masz." pod nr. 8712.

Ekspedjent magazynier

z branży żelaza, młodszy, biegły w polskim i niemieckim, z dobremi świadectwami, poszukuje od 1. IV. b. r. posady jako ekspedjent lub magazynier. Łaskawe zgłoszenia proszę skierować do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod 8514

Werkmistrz

dobrze obeznany z budową nowych maszyn rolniczych, reperacje lokomobil, młocarń i t. p., zna się również na odlewnictwie żeliwa i spiżu, **poszukuje posady** od zaraz lub później. — Zgłoszenia do adm. „Rynku Met. i Masz." pod 8694.

Poszukuję poważnego zastępstwa

jakiejkolwiek branży na Górny Śląsk i Zagł. Dąbrowskie. Służyć mogę zabezpieczeniem hipotecznem. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8684.

KUPNA

Kupię używane walce

(Gummiwalzwerk) dla przemysłu gumowego. Zgłoszenia pod nr. 8658 do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Poszukujemy

kotła parowego

70—100 mtr. kwadr., 6—9 atm., używany lecz w dobrym stanie.

Zgłoszenia: PRZEMYSŁ GUMOWY „ARDAL", Sp. Akc., LIDA. 8726

KUPIMY ROZRUSZNIK

do motoru 2 P. S., 220 Volt, z opornikiem umożliwiającem redukowanie obrotów do 50%, pod gwarancją sprawnego funkcjonowania.

Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego pod nr. 750.

Stare płyty akumulatorowe, szlam,

i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Schody żelazne 8676

ca 4 m. wysok. najmniej 1,20 m. szer. kupimy

BRACIA LOHRKE

Fabryka Maszyn - Chełmża (Pomorze)

Mamy stałe zapotrzebowanie na

stare żelazo

∅ 90—100 mm.

250, 500, 750 mm. i. dł.

„FERROSILESIA"

Katowice III, Wojciechowskiego 71

8675

Prosimy powoływać się na

„Rynek Metalowy i Maszynowy"

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.